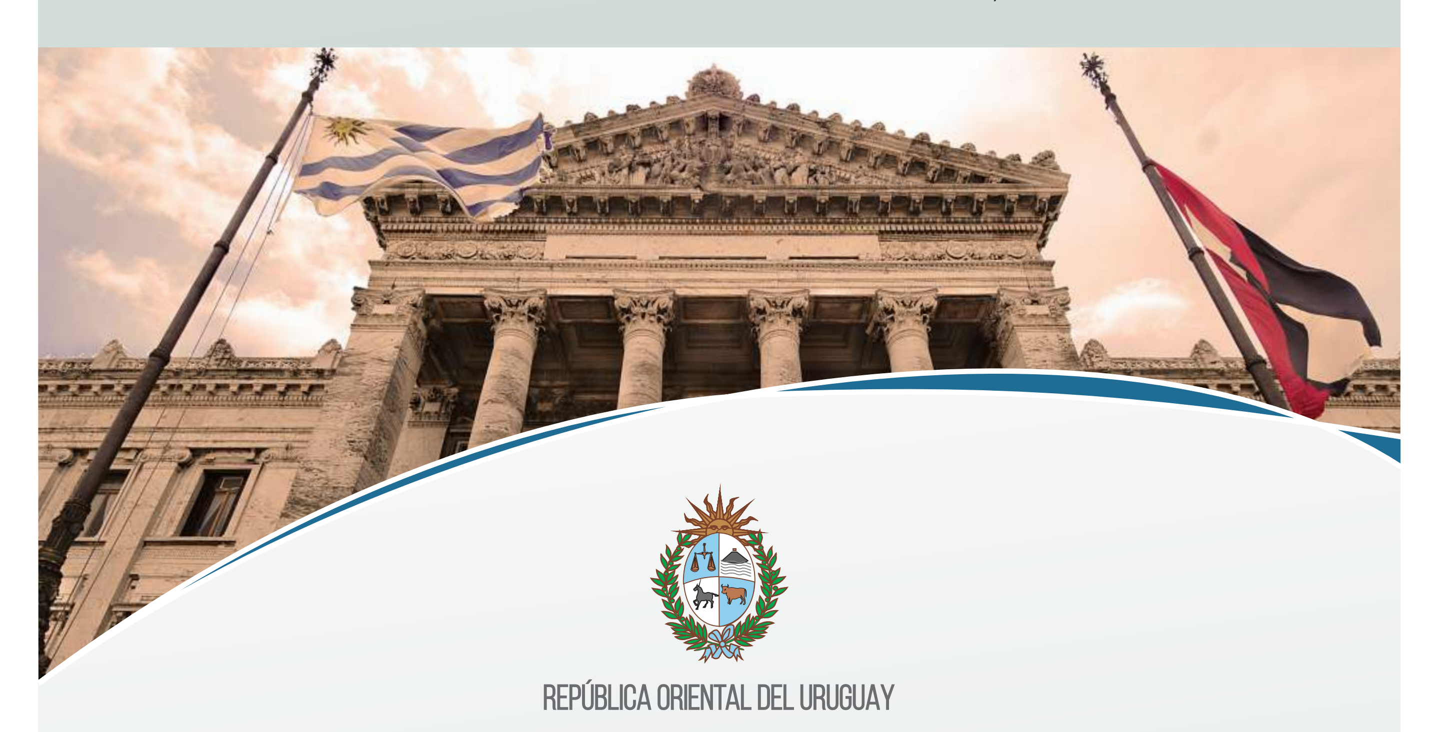
NÚMERO 4430 MONTEVIDEO, MIÉRCOLES 9 DE NOVIEMBRE DE 2022



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES

Cámara de Representantes



46ª SESIÓN

PRESIDEN LOS SEÑORES REPRESENTANTES

OPE PASQUET
(Presidente)

ALFONSO LERETÉ
(1er. vicepresidente)

ANA MARÍA OLIVERA PESSANO
(2da. vicepresidenta)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES SEÑOR FERNANDO RIPOLL Y DOCTORA VIRGINIA ORTIZ
Y LOS PROSECRETARIOS SEÑOR MEDARDO MANINI RÍOS Y SEÑORA LAURA MELO

XLIX LEGISLATURA TERCER PERÍODO ORDINARIO

S U M A R I O

Texto de la citación

CITACIÓN Nº 171

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá en sesión ordinaria, mañana miércoles 9, a la hora 16, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

- ORDEN DEL DÍA -

1º.- COMISIÓN PERMANENTE DEL PODER LEGISLATIVO. (Elección de miembros para el Tercer Período de la XLIX Legislatura). (Artículo 127 de la Constitución).

2º.- CAPITAL NACIONAL DEL TRIGO. (Se declara a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano). Carp.2682/2022. Informado. Rep. 677 y Anexo I

3º.- DAÑOS PROVOCADOS POR JAURÍAS DE PERROS A LA PRODUCCIÓN NACIONAL. (Se establecen medidas para minimizarlos). Carp.2175/2022. Informado. Rep. 609 y Anexo I

4º.- FAENA DE ANIMALES DE GRANJA. (Se regula la habilitación para productores familiares). Carp.2372/2022. Informado. Rep. 629 y Anexo I

5º.- ACUERDO MARCO DE COOPERACIÓN CON LA REPÚBLICA DE CAMERÚN. (Aprobación). Carp.2910/2022. Informado. Rep. 734 y Anexo I

6º.- PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO POR EL QUE SE CREA LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE LA VIÑA Y EL VINO. (Aprobación). Carp.2919/2022. Informado. Rep. 737 y Anexo I

7º.- PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA 1966 Y LAS ENMIENDAS 2003 Y 2004. (Aprobación). Carp.1349/2012. Informado. Rep. 168 y Anexo I

FERNANDO RIPOLL VIRGINIA ORTIZ
Secretarios

S U M A R I O

1.- Asistencias y ausencias

Asisten los señores representantes: Rodrigo Albernaz Pereira, Jorge Alvear González, Óscar Amigo Díaz, Sebastián Andújar, Eduardo Antonini, Fernanda Araújo, Rubén Bacigalupe, Gabriela Barreiro, Paulo Beck, Cecilia Bottino Fiuri, Laura Burgoa, Wilman Caballero, Cecilia Cairo, Nazmi Camargo Bulmini, Elsa Capillera, Felipe Carballo Da Costa, Federico Casaretto, Walter Cervini, Mario Colman, Milton Corbo, Bettiana Díaz Rey, Graciela Echenique, Diego Echeverría, Eduardo Elinger, Omar Estévez, Lucia Etcheverry Lima, Marcelo Fernández Cabrera (1), Rodney José Franco Tuchman, Alberto Fumero, Lilián Galán, William Galiano, Luis E. Gallo Cantera, Daniel Gerhard, Gabriel Gianoli, Álvaro Gómez Berruti, Rodrigo Goñi Reyes, Adriana González Hatchondo, José Eduardo González Stalker, Gustavo Guerrero, Carlos Atilio Herrera Silva, Claudia Hugo, Sylvia Ibarguren Gauthier, Alexandra Inzaurralde, Miguel Irrazábal, Jorge Izaguirre, Pedro Jisdonian, Nelson Larzábal Neves, Alfonso Lereté, Margarita Libschitz Suárez, Álvaro Lima, Narcio López, Nicolás Lorenzo, Eduardo Lorenzo Parodi, Eduardo Lust Hitta, Cristina Lustemberg, Daniel Martínez Escames, Agustín Mazzini García, Robert Medina, Martín Melazzi, Micaela Melgar, Rafael Menéndez, Nicolás Mesa Waller, Juan Moreno, Gonzalo Mujica, Nancy Núñez Soler, Ana María Olivera Pessano, Gustavo Olmos, Ernesto Gabriel Otero Agüero, Ope Pasquet, Daniel Peña, Susana Pereyra Piñeyro, Álvaro Perrone Cabrera, Alicia Porrini, Iván Posada Pagliotti, Mabel Quintela, Nibia Reisch, Conrado Rodríguez, Juan Martín Rodríguez, Carlos Rodríguez Gálvez, Álvaro Rodríguez Hunter, Federico Ruiz, Raúl Sander Machado, Sebastián Francisco Sanguineti, Mario Saralegui, Felipe Schipani, Laura Tassano, Carlos Testa, Gabriel Tinaglini, Mariano Tucci Montes de Oca, Javier Umpiérrez Diano, Javier Francisco Utermark Brochini, Sebastián Valdomir, Carlos Varela Nestier, César Vega, Pablo Viana, Álvaro Viviano, Gustavo Zubía.

Con licencia: Ubaldo Aita, Sebastián Cal, Armando Castaingdebat, Gonzalo Civila López, Álvaro Dastugue, Valentina Dos Santos, María Fajardo Rieiro, Zulimar Ferreira, Alfredo Fratti, Virginia Fros Álvarez, Enzo Malán Castro, Verónica Mato, Orquídea Minetti, Gerardo Núñez Fallabrino, Marne Osorio Lima, Silvana Pérez Bonavita, Javier Radiccioni Curbelo, Diego Reyes, María Eugenia Roselló, Martín Sodano, Martín Tierno y Carmen Tort González.

Actúan en el Senado: Rodrigo Blás Simoncelli, Germán Cardoso, Alfredo de Mattos y José Carlos Mahía.

Falta con aviso: Nicolás Viera Díaz.

Sin aviso: Beatriz Claudia Lamas Villalba.

Observaciones:

(1) A la hora 17:00 cesó en sus funciones por reintegro de su titular, el Sr. Ubaldo Aita.

2.- Asuntos entrados

"Pliego N° 168

DE LA PRESIDENCIA DE LA ASAMBLEA GENERAL

PROMULGACIONES DE LEYES

Ley N° 20079, de 25 de octubre de 2022.

SISTEMA DE PREVISIÓN SOCIAL MILITAR - Modificación al apartado 2 del artículo 1° de la Ley N° 19.695. C/1933/2021

- ARCHÍVESE

DE LA CÁMARA DE SENADORES

PROYECTOS DE LEY

DONACIÓN DE ALIMENTOS PARA CONSUMO HUMANO - Normas. C/3096/2022

- A LA COMISIÓN DE SALUD PÚBLICA Y ASISTENCIA SOCIAL

PROYECTOS DE LEY SANCIONADOS

DÍA NACIONAL DEL CAMPO NATURAL URUGUAYO - Se declara el 11 de noviembre de cada año. C/2887/2022

- *TÉNGASE PRESENTE*

INFORMES DE COMISIONES

CAPITAL NACIONAL DEL TRIGO - Se declara a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano. C/2682/2022

Comisión: GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.

- *SE DISTRIBUYE CON FECHA 08/11/22*

FAENA DE ANIMALES DE GRANJA - Se regula la habilitación para productores familiares. C/2372/2022

Comisión: GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.

- *SE DISTRIBUYE CON FECHA 08/11/22*

DAÑOS PROVOCADOS POR JAURÍAS DE PERROS A LA PRODUCCIÓN NACIONAL - Se establecen medidas para minimizarlos. C/2175/2022

Comisión: GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.

- *SE DISTRIBUYE CON FECHA 08/11/22*

PROYECTOS PRESENTADOS

PROYECTOS DE RESOLUCIÓN

PARLAMENTO DEL MERCOSUR - Uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 5 de diciembre de 2022, a efectos de realizar la LXXXIV Sesión Ordinaria. C/3094/2022

Autor: Ope Pasquet.

- *A LA COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNOS*

PROYECTOS DE LEY

CARGOS O FUNCIONES VINCULADAS A LA INVESTIGACIÓN EN EL IIBCE - Se excluyen de la aplicación del artículo 56 de la Ley N° 18.719. C/3088/2022

Autores: Rodrigo Goñi Reyes y Gustavo Olmos.

- *A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS*

CIRUGÍA BARIÁTRICA - Normas. C/3093/2022

Autores: Federico Casaretto, Mario Colman, Milton Corbo, Eduardo Lorenzo Parodi, Juan Martín Rodríguez Da Costa Leites y Álvaro Viviano.

- *A LA COMISIÓN DE SALUD PÚBLICA Y ASISTENCIA SOCIAL*

PEDIDOS DE INFORMES

SOLICITUDES

COMPLEJO DE VIVIENDAS PARA JUBILADOS EL OMBÚ DE LA CIUDAD DE SAN JOSÉ. C/3089/2022

Destino: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Autor: Rubén Bacigalupe.

- *SE CURSA EN FECHA 08/11/22*

SOLUCIONES DE VIVIENDA. C/3091/2022

Destino: Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial.

Autor: Gabriela Barreiro.

- SE CURSA EN FECHA 08/11/22

SISTEMA INTEGRADO DE FISCALIZACIÓN ELECTRÓNICA DE TRÁNSITO. C/3095/2022

Destino: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Autor: Gustavo Olmos.

- SE CURSA EN FECHA 09/11/22

CONTESTACIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.

CONTRATACIONES CON LA FUNDACIÓN A GANAR- Cursado por Oficio Nº 8033 de 28/09/22. C/2959/2022

Autor: Gabriel Tinaglini.

- A SUS ANTECEDENTES

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.

INSTALACIÓN DE CAJEROS AUTOMÁTICOS DEL BROU EN DIVERSAS LOCALIDADES DEL INTERIOR DEL PAÍS- Cursado por Oficio Nº 7764 de 23/08/22. C/2840/2022

Autor: Enzo Malán Castro.

- A SUS ANTECEDENTES

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

EXPEDICIÓN DE PASAPORTES EN LAS OFICINAS CONSULARES DE URUGUAY- Cursado por Oficio Nº 8288 de 18/10/22. C/3033/2022

Autor: Diego Reyes Marroig.

- A SUS ANTECEDENTES

MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.

CONTRATACIONES DE PUBLICIDAD EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN- Cursado por Oficio Nº 2550 de 11/11/20. C/785/2020

Autor: Felipe Schipani.

- A SUS ANTECEDENTES

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.

COMPRAS REALIZADAS MEDIANTE TARJETAS CORPORATIVAS EN ANCAP Y EN UTE DESDE EL 1° DE MARZO DE 2020 A LA FECHA- Cursado por Oficio Nº 7922 de 13/09/22. C/2914/2022

Autor: Bettiana Díaz Rey.

- A SUS ANTECEDENTES

SOLICITUDES DE PRÓRROGA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.

CORTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN LA ZONA DE COSTA EL EMIGRANTE DEL DEPARTAMENTO DE COLONIA- Cursado por Oficio Nº 7854 de 07/09/22. C/2899/2022

- A SUS ANTECEDENTES

REITERACIONES SOLICITADAS

ALIMENTACIÓN INFANTIL EN EL SISTEMA EDUCATIVO- Cursado por Oficio Nº 7406 de 07/07/22. C/2689/2022

Destino: Ministerio de Educación y Cultura

Autor: Cristina Lustemberg.

- *SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE*".

3.- Proyectos presentados

Carpeta Nº 3094

PARLAMENTO DEL MERCOSUR

Uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 5 de diciembre de 2022, a efectos de realizar la LXXXIV Sesión Ordinaria

——

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Artículo único.- Autorízase el uso de la Sala de Sesiones del Cuerpo, el día lunes 5 de diciembre de 2022, a los efectos de que se realice la LXXXIV Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

OPE PASQUET

PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En virtud de la solicitud recibida de la Secretaría Administrativa del Mercosur a los efectos de realizar la LXXXIV Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur, prevista párale día lunes 5 de diciembre de 2022, la Presidencia de la Cámara de Representantes propone la utilización de la Sala de Sesiones del Cuerpo para la celebración de dicha reunión.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

OPE PASQUET

PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN DE PRESUPUESTOS

REPARTIDO Nº 775

NOVIEMBRE DE 2022

CARPETA Nº 3088 DE 2022

CARGOS O FUNCIONES VINCULADAS A LA INVESTIGACIÓN EN EL IIBCE

Se excluyen de la aplicación del artículo 56 de la Ley Nº 18.719

———

PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Modifícase el artículo 56 de la Ley Nº 18.719, de 27 de diciembre de 2010, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 56.- A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, en los Incisos de la Administración Central que integran el Presupuesto Nacional, serán suprimidas todas las vacantes de cargos y funciones del escalafón CO "Conducción" del Sistema Integrado de Retribuciones y Ocupaciones (SIRO), así como las vacantes de Director de División y Jefe de Departamento pertenecientes al sistema escalafonario de la Ley Nº 15.809, de 8 de abril de 1986.

El crédito suprimido será transferido a un objeto especial con destino a financiar asignación de funciones transitorias necesarias para su funcionamiento, y se destinarán posteriormente a financiar las funciones de conducción del nuevo sistema escalafonario resultante de la nueva carrera administrativa.

Exceptúase de la aplicación de este artículo a los cargos o funciones vinculados a investigación en la unidad ejecutora 011 "Instituto de Investigaciones Biológicas Clemente Estable" del Inciso 11 "Ministerio de Educación y Cultura".

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

RODRIGO GOÑI REYES
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO
GUSTAVO OLMOS
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Nº 18.719 (Presupuesto Nacional de Sueldos, Gastos e Inversiones. Ejercicio 2010-2014) en su artículo 56 dispuso que para los Incisos de la Administración Central que integran el Presupuesto Nacional, fuesen suprimidas 'todas las vacantes de cargos y funciones del escalafón CO "Conducción" del Sistema Integrado de Retribuciones y Ocupaciones (SIRO), así como las vacantes de Director de División y Jefe de Departamento pertenecientes al sistema escalafonario de la Ley Nº 15.809, de 8 de abril de 1986'.

Se disponía, asimismo, que el crédito suprimido fuese 'transferido a un objeto especial con destino a financiar asignación de funciones transitorias necesarias para su funcionamiento', y se destinasen 'posteriormente a financiar las funciones de conducción del nuevo sistema escalafonario resultante de la nueva carrera administrativa'.

En aplicación de esta norma, concebida como de transición en tanto no estuviesen aprobadas las reestructuras de los Incisos, recientemente la Contaduría General de la Nación (CGN) dispuso la supresión de un cargo de Investigador Jefe Escalafón A, Grado 16 (equivalente al cargo de Profesor Titular de Investigación, Grado 5) en el Instituto de Investigaciones Biológicas Clemente Estable.

En la estructura del IIBCE, el nombre "Departamento" no refiere a una unidad administrativa, sino a un grupo de investigación estructurado en un laboratorio en torno a un Jefe o Jefa de investigación, cuya responsabilidad es generar o mantener un equipo de investigación.

En el corto plazo, la Institución prevé que puedan darse otras situaciones similares, por jubilación, con la pérdida de cargos imprescindibles para mantener el potencial de investigación.

Habida cuenta de la relevancia de la investigación científica y de la necesidad del país de potenciarse en esta área, la pérdida de cargos de investigación fruto de una norma que apuntaba a los niveles administrativos es un error que debe ser subsanado.

En ese contexto, se propone excluir al Instituto de Investigaciones Científicas Clemente Estable de la aplicación del artículo 56 de la Ley Nº 18.719, exclusivamente en aquellos cargos o funciones vinculados a investigación.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

RODRIGO GOÑI REYES
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO
GUSTAVO OLMOS
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

COMISIÓN DE SALUD PÚBLICA

Y ASISTENCIA SOCIAL

REPARTIDO Nº 776

NOVIEMBRE DE 2022

CARPETA Nº 3093 DE 2022

CIRUGÍA BARIÁTRICA

Normas

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. (Objetivo).- Establécese que la obesidad no reductible constituye una patología compleja, comprendida en las disposiciones establecidas en la Ley N° 19.666, de 4 de octubre de 2018.

Artículo 2º. (Cobertura).- Podrán ser objeto de tratamiento y cirugía bariátrica los siguientes pacientes:

A) De entre quince y sesenta y cinco años de edad con Índice de Masa Corporal (IMC) igual o mayor a 30 (treinta kilogramos/metro cuadrado) con, por lo menos, una de las siguientes comorbilidades: diabetes, hipertensión arterial, dislipemia, insuficiencia respiratoria o cáncer de mama post menopausia.

B) De entre quince y sesenta y cinco años de edad con Índice de Masa Corporal (IMC) igual o mayor a cuarenta 40 (cuarenta kilogramos/metro cuadrado).

Artículo 3º. (Ampliación de Cobertura).- Criterios de inclusión: el Fondo Nacional de Recursos incluirá en esta prestación a aquellos pacientes que, además de estar comprendidos en los parámetros establecidos en los literales A) o B) del artículo 2º, cumplan con los siguientes requisitos:

A) Cuenten con más de cinco años de padecimiento de obesidad no reductible demostrado por historia clínica.

B) Con riesgo quirúrgico aceptable según la escala de ASA.

C) Que durante por lo menos veinticuatros meses intentaron otros métodos no quirúrgicos, bajo supervisión médica, para controlar la obesidad sin haber obtenido éxito u obteniendo un éxito inicial, pero volviendo luego a recuperar el peso perdido.

Artículo 4º.- Constatado el cumplimiento de lo establecido en los artículos 2º y 3º, el paciente deberá cumplir con las siguientes condiciones:

A) Demostrar aceptación y deseo del procedimiento, asumiendo el compromiso de los requerimientos del mismo para sostener los cambios de estilo de vida asociados al bypass, lo que será evaluado por un equipo multidisciplinario.

B) Demostrar no poseer adicciones a drogas ni alcohol, lo que será evaluado por un equipo multidisciplinario.

C) Demostrar estabilidad sicológica, comprensión clara del tratamiento y visión positiva del mismo.

D) Suscribir el correspondiente consentimiento informado.

Artículo 5º. (Habilitación).- Dispónese que los centros o servicios de referencia en cirugía bariátrica deberán garantizar el acceso a la atención de calidad de la patología de obesidad no reductible, así como al tratamiento respaldado por el equipo multidisciplinario de acuerdo a lo establecido por la Ley Nº 19.666, del 4 de octubre de 2018.

Artículo 6º. (Registro).- Dispónese la creación, en el Ministerio de Salud Pública, del Registro Nacional de equipos quirúrgicos de referencia en cirugía bariátrica que cumplan con los estándares internacionales, tanto en los prestadores de salud públicos como privados.

Artículo 7º. (Reglamentación).- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro del término de los veinte días siguientes a su promulgación.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

EDUARDO LORENZO PARODI
Representante por Río Negro
ÁLVARO VIVIANO
Representante por Montevideo
MILTON CORBO

REPRESENTANTE POR ROCHA
MARIO COLMAN
REPRESENTANTE POR COLONIA
JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO
FEDERICO CASARETTO
REPRESENTANTE POR MALDONADO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La obesidad es una enfermedad crónica, reconocida como tal por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Es una pandemia crónica y el Uruguay no está exento de ella.

No obstante, en Uruguay no se la reconoce aún como tal.

Si es cierto que la aceptación personal, la autoestima y la autopercepción individual positiva deben ser alentadas y protegidas; también lo es que, desde un enfoque estrictamente médico, clínico y sanitario, la obesidad es indudablemente una enfermedad.

Como tal, debe ser abordada y considerada desde el ámbito de la salud.

Nadie quiere ser obeso ni sufrir las enfermedades que lo condicionan como diabetes, hipertensión o enfermedades cardio-metabólicas que constituyen la primera fase en el Uruguay.

Seis de cada diez personas (58.5 %) tienen sobrepeso u obesidad y un (34 %) tienen sobrepeso. Es decir, un Índice de Masa Corporal (IMC) de más de 25.

Existe un (23.7 %) de personas que padecen la obesidad. Estamos hablando de personas con un Índice de Masa Corporal de 30 (Población objetivo para cirugía bariátrica).

De ese 23.7 % de obesidad el 1.2 % tienen obesidad mórbida. Lo cual en números absolutos equivale aproximadamente a que dieciséis mil uruguayos tienen obesidad mórbida. Estamos hablando de un (IMC) mayor a 40.

Uno de cada diez habitantes adultos tiene obesidad mórbida.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) el grupo etario de entre 15 y 65 años es aproximadamente de dos millones trescientos mil habitantes (datos del año 2021).

A partir de esta información estadística, se puede concluir que, en nuestro país, un millón trescientos habitantes tienen sobrepeso u obesidad.

El tratamiento es muy complejo; ya que la obesidad responde a múltiples factores.

No se trata solamente de regularla alimentación del paciente en cantidades ni en calidad. Va mucho más allá de eso.

Existen más factores de alto impacto e influencia en esta enfermedad como lo son: los sicólogos, genéticos y endocrinológicos. Es por todo lo antes mencionado que esta enfermedad debe tener un manejo multidisciplinario. Es importante tener presente y no olvidar que el paciente obeso forma parte de una población que es discriminada.

Es decir, en nuestro país hay una población que aparte de sufrir la discriminación social por ser obeso mórbido, tiene potenciales problemas laborales, es más proclive a sufrir bullying; y cuando va a pedir ayuda no encuentra quizás el respaldo y respuestas más integrales que podría brindarle el Sistema de Salud.

Estas personas que no tienen atención van a sufrir y van a padecer en la sociedad todo lo que genera el ser una persona obesa.

Esto tiene un impacto muy importante desde el punto de vista social y económico. Incluso la disminución de la expectativa de vida.

En el Uruguay existen políticas importantes que se enfocan en la prevención primaria. Es por esto por lo que es muy importante entender y saber que la cirugía bariátrica es quien se ocupa de la prevención secundaria.

La cirugía bariátrica es la mejor y única opción para el tratamiento de la obesidad mórbida.

Esta cirugía es segura y en el Uruguay los centros establecidos cumplen con consensos internacionales que deben tener una mortalidad de 0.5 o menos y un índice de complicaciones no mayoral 5 - 10 %.

Hay un requerimiento esencial y este es el Equipo Multidisciplinario. Equipo que debe estar constituido por un licenciado en nutrición, psicólogo, psiquiatra, médico especialista en obesidad y cirujanos bariátricos entrenados.

Es de público conocimiento -principalmente en el mundo de la medicina- que después de la cirugía bariátrica los pacientes diabéticos se redujeron en un 60 %. Tanto así que hubo una disminución en la medicación.

Igualmente, las dislipemias mejoraron en más de un 70 % y la hipertensión arterial se controló.

Estas enfermedades no se controlan, no se curan.

La cirugía bariátrica presenta además resultados específicos y otros posteriores, a la pérdida de peso, el control de la cifra de la presión arterial, la reducción de la diabetes; se suma la calidad de salud general de los pacientes, corrige las dislipemias, y aumenta la expectativa y calidad de vida del paciente.

Es de especial relevancia señalar que, según estudios realizados en vanos países, los costos de la cirugía bariátrica son amortiguados o compensados con dos años.

Por lo tanto, dado que este método terapéutico es beneficioso para un grupo específico de la población que hoy no está atendido y debe ser realizado por profesionales especializados en dicha técnica (además de la asociación costo efectiva que tiene), es que proponemos se realice a través del Fondo Nacional de Recursos en contralor con el Ministerio de Salud Pública.

Dejando especificado que los centros de referencias deben estar correctamente avalados por el Ministerio de Salud Pública y sus cifras deben ser también controladas por la Sociedad de Cirugía Bariátrica.

Entendemos que el estudio de esta iniciativa, en el marco de un abordaje integral y profundo, puede aportar significativamente a la atención requerida para una patología de gran incidencia en nuestro país y que merece -como tal y por sus particulares características e incidencia- una consideración prioritaria.

Se adjuntan: Anexo I Criterios de Selección de Pacientes y Anexo II Consideraciones de Costos.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

EDUARDO LORENZO PARODI
Representante por Río Negro
ÁLVARO VIVIANO
Representante por Montevideo
MILTON CORBO
Representante por Rocha
MARIO COLMAN
Representante por Colonia
JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ
Representante por Montevideo
FEDERICO CASARETTO
Representante por Maldonado

ANEXO I

PROGRAMA DE CIRUGÍA BARIÁTRICA

Criterios de Selección de Pacientes

La Cirugía Bariátrica forma parte de una estrategia terapéutica, hoy considerada la más efectiva en pacientes con obesidad mórbida para lograr el descenso de peso y sostenerlo a largo plazo. Debido a que esta cirugía puede curar o enlentecer de manera importante la evolución natural de las comorbilidades asociadas a la obesidad, es que ahora se habla de Cirugía Metabólica.

Es importante resaltar que la cirugía es una herramienta en el tratamiento de la obesidad mórbida y que un buen resultado quirúrgico no garantiza el pronóstico favorable a largo plazo, sino que es fundamental que el paciente que reciba esta herramienta comprenda la necesidad de un cambio profundo y permanente en el estilo de vida y que sea capaz de sostenerlo a lo largo de la vida. La estrategia completa debe incluir cambios alimentarios (en calidad y cantidad), incremento en la actividad física y cambios conductuales por lo que es imprescindible que estos pacientes sean abordados de manera interdisciplinaria por un equipo especialmente entrenado en el abordaje de este tipo de pacientes.

La cirugía persigue dos objetivos fundamentales:

1. La pérdida de peso.
2. La mejoría de las comorbilidades asociadas a la obesidad.

Los beneficios estéticos son fines absolutamente secundarios en esta cirugía.

ETAPAS EN EL PROGRAMA DE CIRUGÍA BARIÁTRICA

A continuación, se describen los pasos a seguir, una vez que la persona se ha decidido por esta estrategia terapéutica:

1.- Evaluación y Diagnóstico

Se lleva a cabo a través de varias entrevistas con los diferentes profesionales del equipo y que tienen como objetivo comprobar la aptitud del paciente para comenzar este programa. El grupo elabora un diagnóstico a partir del cual se define la oportunidad operatoria y los pasos a seguir para llevar al paciente en las mejores condiciones a la cirugía. En esta etapa, es necesario realizar paraclínica general y específica según el caso.

CRITERIOS DE SELECCIÓN PARA EL PROGRAMA DE CIRUGÍA BARIÁTRICA:

- Edad: 15 - 65 años.
- IMC: ≥ 40 Kg./m² ó ≥ 35 Kg./m² con comorbilidades mayores asociadas susceptibles de mejorar tras la pérdida ponderal (Enf. Cardio-metabólicas y osteoarticulares).
- Que la obesidad mórbida esté establecida desde al menos 5 años.
- Fracasos continuados a tratamientos conservadores debidamente supervisados.
- Ausencia de trastornos endócrinos que sean causa de la obesidad mórbida.
- Estabilidad psicológica:
    - Ausencia de abuso de alcohol o drogas.
    - Ausencia de alteraciones psiquiátricas mayores (esquizofrenia, psicosis), retraso mental, trastornos del comportamiento alimentario (bulimia nerviosa).
- Capacidad para comprender los mecanismos por los que se pierde peso con la cirugía y entender que no siempre se alcanzan buenos resultados.
- Comprender que el objetivo de la cirugía no es alcanzar el peso ideal.
- Compromiso de adhesión a las normas de seguimiento tras la cirugía.
- Consentimiento informado después de haber recibido toda la información necesaria (oral y escrita).

- Las mujeres en edad fértil deberán evitar la gestación al menos durante el primer año postcirugía.

CRITERIOS DE EXCLUSIÓN DEL PROGRAMA:

- Los que no correspondan a criterios de inclusión y a la opinión técnica de expertos.
- Pacientes con adicciones (drogas y/o alcohol).
- Pacientes embarazadas.
- Pacientes con cáncer de cualquier tipo (en actividad).
- Pacientes con VIH positivo.
- Pacientes con alteraciones psiquiátricas que impidan cumplir indicaciones.
- Pacientes con patología concomitante que hagan demasiado alto el riesgo de la cirugía.

2.- Preparación Previa

En el momento en que la persona entra en este programa, se fijan las metas de descenso de peso. Se requiere que en cada visita el paciente haya descendido de peso ya que esto reduce el riesgo quirúrgico a la vez que demuestra su compromiso con el programa. Durante este período se indica un Plan de Alimentación Hipocalórico balanceado, un Plan de Actividad Física de acuerdo a las posibilidades, conjuntamente con educación alimentario nutricional y terapia cognitivo conductual, esperando un descenso de 10 % del peso corporal durante los 3-6 meses previos a la cirugía.

3.- Preparación Pre-Quirúrgica

Aproximadamente 15 días antes de la cirugía, se comienza una dieta líquida completa. Al mismo tiempo se trabaja sobre la motivación del paciente y su adhesión a las indicaciones postoperatorias.

4.- Post-operatorio inmediato

Durante la internación del paciente (aproximadamente 2 días), todos los miembros del equipo visitan al paciente (cirujano y médico diariamente, nutricionista y psicóloga en una oportunidad), encontrándose disponibles para consultas telefónicas.

5.- Progresión y Seguimiento

Durante el post-operatorio y luego del alta, se continúa controlando la realimentación así como la evolución general y de las patologías asociadas, así como el manejo de la imagen corporal y la adaptación al nuevo peso.

Las visitas al equipo tienen una frecuencia semanal hasta el mes de la cirugía, luego cada 15 días hasta los 3 meses, posteriormente mensual hasta los 6 meses y luego al año.

Es importante realizar paraclínica de control a los 3, 6 y 12 meses continuando con una frecuencia anual o bianual según el caso.

ANEXO II

PROGRAMA DE CIRUGÍA BARIÁTRICA

Consideraciones de Costos

Un aspecto fundamental, que es imprescindible estudiar, en la consideración del inicio de un programa de tratamiento integral de la obesidad que incluya la cirugía Bariátrica, son los costos.

Al iniciar este tipo de programas se deben considerar costos vinculados a:

- Honorarios profesionales.
  - Horario policlínica. Captación, control y seguimiento por equipo multidisciplinario.
  - Acto médico quirúrgico.
  - Acto médico anestésico.
- Gastos sala operaciones.
  - Cirugía laparoscópica.
  - Promedio 120 min.
  - Personal de sala de operaciones. Instrumentista, circulante y ayudante de anestesia.
- Gastos de material quirúrgico.
  - Pinza Ligasure o Bisturí armómico.
  - 2 trocares de 15 mm.
  - Endo GIA o Etchelon con 5 a 6 cargas de 60 mm.
- Gastos internación.
  - Sala internación común 48 hs promedio.

Destacamos, que, en el momento actual, el sistema de salud nacional cuenta en casi todo el territorio con insumos materiales adecuados para el inicio de un programa de esta naturaleza, no necesitando la adquisición de nuevos insumos.

Respecto al componente técnico, humano, en Uruguay, en 2022 existen por lo menos 6 grupos constituidos de manejo integral de la obesidad, que incluyen a la cirugía bariátrica:

- Grupo del Hospital Maciel.
- Grupo del Hospital Central de las Fuerzas Armadas.
- Grupo de Rivera.
- Grupo de Carmelo.
- Grupo del Hospital Italiano.
- Grupo de Médica Uruguaya.
- Grupo del Hospital Policial (en formación).

En un cálculo estimado, se operan anualmente en Uruguay entre 150 y 200 cirugías bariátricas.

Hay que destacar que en los países donde se estudiaron los costos vinculados a un programa que incluya cirugía bariátrica y metabólica, generalmente estos se equiparan entre los 2 y 3 años de iniciado el mismo. Es decir, que, al analizar el tema a mediano y largo plazo, estos programas generan beneficios económicos, disminuyendo los gastos vinculados a la atención de las complicaciones de la diabetes, HTA, dislipemias, etc. y a la utilización de medicación.

Estos trabajos iniciales, que se muestran en la tabla siguiente (2 de USA y uno europeo), se aprecia claramente el beneficio económico que arroja la cirugía bariátrica y metabólica en el contexto de gastos en salud.

Autores	Año	País	Conclusiones
Finkelstein et al.	2010	EUA	4 años para recuperar el costo de la cirugía (2 si los pacientes son diabéticos)
Crémieux et al.	2008	EUA	Entre 2 - 4 años para recuperar el costo de la cirugia bariátrica.
Ackroyd et al.	2006	UE	Francia: < 2 años Alemania: < 3años

Con el número creciente de procedimientos a nivel mundial, en la última década, estos resultados se fueron afianzando en la literatura. Estudios con más número de pacientes y con seguimientos más prolongados, demuestran claramente que la inversión en programas de cirugía bariátrica, redunda en beneficios económicos en los sistemas de salud [1] [2] [3] [4] [5]

[1] Prapaporn Noparatayaporn, Montarat Thavorncharoensap, Usa Chaikledkaew, Bhavani Shankara Bagepally, Ammarin Thakkinstian. Incremental Net Monetary Benefit of Bariatric Surgery: Systematic Review and Meta-Analysis of Cost-Effectiveness Evidences. Review. Obesity Surgery (2021) 31:3279-3290.

[2] Alison Avenell, Clare Robertson, Zoé Skea, et al. Bariatric surgery, lifestyle interventions and orlistat for severe obesity: the REBALANCE mixed-methods systematic review and economic evaluation. Meta- Analysis. Health Technol Assess. 2018 Nov;22(68):l-246. doi: 10.3310/hta22680.

[3] D del Castillo Dejárdin, F Sabench Preferrer, A Molina López. Estudios de Coste Beneficio de la Cirugía Bariátrica. Módulo 6. Trasplante, Pared abdominal y gestión clínica bariátrica. Master en Cirugía de la Obesidad.

[4] Hamlet Gasoyan, Gabriel Tajeu, Michael T Halpern, et al. Reasons for Underutilization of Bariatric Surgery: The Role of Insurance Benefit Design. Surg Obes Relat Dis. 2019 January; 15(1): 146-151. doi:10.1016/j.soard.2018.10.005.

[5] Daniel Liu, Quiye Cheng, Hye Rim Suh, et al. Role of bariatric surgery in a COVID-19 era: a review of economic costs. Review article. Surgery for Obesity and Related Diseases 17 (2021) 2091-2096.

4.- Exposiciones escritas

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Está abierto el acto.

(Es la hora 16 y 14)

——Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

"EXPOSICIONES ESCRITAS

SOLICITADAS

Representante: Eduardo Elinger.

RECONOCIMIENTO A LA BIBLIOTECA DE LA CASA DE LA CULTURA DE PAN DE AZÚCAR

Destinos: Ministerio de Educación y Cultura, Intendencia de Maldonado con destino a la Dirección General de Cultura, Municipio de Pan de Azúcar

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

Representante: Eduardo Elinger.

IVA TASA CERO PARA URUGUAYOS EN EL SECTOR TURÍSTICO

Destinos: Ministerio de Turismo, Ministerio de Economía y Finanzas, Cámara de Turismo, Asociación de Hoteles y Restaurantes del Uruguay, Cambadu, Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay

- SE VOTARÁ OPORTUNAMENTE

Representante: Virginia Fros Álvarez.

ADHESIÓN A LAS PALABRAS DE UNA SEÑORA EDILA SOBRE PASE LIBRE DE ÓMNIBUS PARA ESTUDIANTES DEL INTERIOR

Destinos: Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Intendencia de Rivera, Junta Departamental de Rivera".

——Se votarán oportunamente.

5.- Inasistencias anteriores

Dese cuenta de las inasistencias anteriores.

(Se lee:)

"Inasistencias de representantes a la sesión ordinaria realizada el día 8 de noviembre de 2022

Sin aviso: Luis González Ríos, Beatriz Claudia Lamas Villalba y Pablo Viana.

Inasistencias a las comisiones

Representantes que no concurrieron a las comisiones citadas:

Martes 8 de noviembre

SALUD PÚBLICA Y ASISTENCIA SOCIAL

Con aviso: Nibia Reisch.

GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

Con aviso: Virginia Fros Álvarez.

ESPECIAL DE AMBIENTE

Con aviso: Virginia Fros Álvarez".

6.- Exposiciones escritas

——Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

——Treinta en treinta y tres: AFIRMATIVA.

(Texto de las exposiciones escritas:)

1) Exposición del señor representante Eduardo Elinger al Ministerio de Educación y Cultura, a la Intendencia de Maldonado con destino a la Dirección General de Cultura, y al Municipio de Pan de Azúcar, sobre el reconocimiento a la biblioteca de la Casa de la Cultura de Pan de Azúcar

"Montevideo, 8 de noviembre de 2022. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Ope Pasquet. Al amparo de lo dispuesto por el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura y a la Intendencia de Maldonado, con destino a la Dirección General de Cultural y al Municipio de Pan de Azúcar. El 4 de noviembre del año en curso, cumplió 40 años la Biblioteca de la Casa de la Cultura 'Ricardo Leonel Figueredo', de Pan de Azúcar, departamento de Maldonado. Para una comunidad del interior y particularmente tan rica en sus más diversas expresiones, esa fecha no debiera pasar inadvertida. La producción literaria de los pandeazuquenses ha sabido destacarse por su calidad y subrayar que en torno a la misma y más allá de la conservación de libros y clasificación de documentos y préstamos, Pan de Azúcar y su biblioteca han generado, una impronta cultural que excede en muchos casos, a la propia Casa de la Cultura que tanta historia contiene desde sus inicios. Reconocer su historia es reconocer a su comunidad y a varias generaciones de hombres y mujeres que han contribuido a jerarquizar lo mejor de su interior y su espíritu. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. EDUARDO ELINGER, Representante por Maldonado".

2) Exposición del señor representante Eduardo Elinger a los ministerios de Turismo y Economía y Finanzas, a la Cámara de Turismo, a la Asociación de Hoteles y Restaurantes del Uruguay, a Cambadu y al Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay, sobre el IVA tasa cero para uruguayos en el sector turístico

"Montevideo, 8 de noviembre de 2022. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Ope Pasquet. Al amparo de lo dispuesto por el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Turismo; al Ministerio de Economía y Finanzas; a la Cámara Uruguaya de Turismo; a la Asociación de Hoteles y Restaurantes del Uruguay, al Centro de Almaceneros Minoristas, Baristas, Autoservicistas y Afines del Uruguay y al Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay. Como Representante de un departamento turístico por excelencia que sufre aún las consecuencias del impacto de la pandemia, sumado a la diferencia cambiaria con la República Argentina, que sin dudas ha provocado enormes dificultades al sector, creemos conveniente que las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas, hagan los máximos esfuerzos por aplicar a los turistas uruguayos el Impuesto al Valor Agregado, tasa cero, en la hotelería. Consideramos que ese beneficio de no cobro en temporada, incentivaría la permanencia de uruguayos en nuestros balnearios y dinamizaría el turismo interno. Somos conscientes del renunciamiento fiscal que ello significaría, pero la dura realidad de la industria de servicios y particularmente el rubro alojamiento, ameritan un tratamiento diferencial. Concretamente nos referimos a los hoteles que habitualmente trabajan con la clase media del vecino país, donde hoy se centran las mayores dificultades. Reconocemos el esfuerzo del Gobierno y de hecho hemos acompañado múltiples medidas para paliar la compleja situación del sector, pero creemos necesario estudiar dicha posibilidad. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. EDUARDO ELINGER, Representante por Maldonado".

3) Exposición de la señora representante Virginia Fros Álvarez a los ministerios de Educación y Cultura y Transporte y Obras Públicas, y a la Intendencia y a la Junta Departamental de Rivera, sobre la adhesión a las palabras de una señora edila sobre el pase libre de ómnibus para estudiantes del interior

"Montevideo, 9 de noviembre de 2022. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Ope Pasquet. Al amparo de lo dispuesto por el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura; al Ministerio de Transporte y Obras Pública; a la Intendencia y a la Junta Departamental de Rivera. Por medio de la presente deseamos manifestar nuestra total comprensión, adhesión y pleno apoyo a lo expuesto por la señora Zully Romero, Edil Departamental de Rivera, en la media hora previa de la sesión ordinaria de la Junta Departamental de Rivera, de 14 de junio del año en curso, en la cual relató la necesidad de un 'pase libre de ómnibus para estudiantes del interior' destinado a estudiantes de secundaria y universitarios. La señora Edil expresó '...muchas de las estudiantes son jefas de hogar, y terminan por abandonar sus estudios por no poder costear los gastos que no solamente son los pasajes de Rivera a Vichadero, o de Vichadero a Rivera. Otros tantos son: de familias de bajos recursos y a fin de mes los pasajes suman de manera negativa en esas familias, haciendo de esta forma imposible el seguir cursando en Rivera'. Creemos firmemente que es necesario brindar las herramientas para que los estudiantes, no importando su edad, tengan las herramientas suficientes para poder culminar sus estudios. La educación es un pilar fundamental de la sociedad y nosotros debemos ser defensores de la misma y hacer cuanto esté a nuestro alcance para que esta sea universal. La educación, accesible para todas las personas sin discriminación alguna, se ha venido convirtiendo en un concepto esencial para el desarrollo de los seres humanos, así como de las sociedades de nuestro tiempo. En el primer párrafo de la Observación General N° 13 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas, se establece: 'Como derecho del ámbito de la autonomía de la persona, la educación es el principal medio que permite a adultos y menores marginados económica y socialmente salir de la pobreza y participar plenamente en sus comunidades'. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. VIRGINIA FROS ÁLVAREZ, Representante por Rivera".

MEDIA HORA PREVIA

——Se entra a la media hora previa.

7.- Propuesta de acción para atender la situación de adultos mayores

Tiene la palabra la señora diputada Graciela Echenique.

SEÑORA ECHENIQUE (Graciela).- Señor presidente: quiero saludar a la sala y decirles que en Cerro Largo hay unas once mil personas con más de sesenta y cinco años de edad, de las cuales dos mil están por debajo del índice de pobreza, con jubilaciones de $ 15.000. Muchos de nuestros abuelos viven en soledad y, además, con ingresos que no les permiten llevar una vida digna.

Una buena alimentación es un aspecto vital y fundamental que repercute en su salud y en el bienestar más básico de este sector de la sociedad. Su impacto trasciende al individuo y afecta también a todo el sistema de salud y cuidados, interpelando a diario a toda la sociedad.

La integración intergeneracional de abuelos y niños es una forma noble y sustentable para que las sociedades conserven los valores de solidaridad y empatía, alejando a los abuelos de la soledad, derramando su experiencia de vida en las nuevas generaciones.

Proponemos una acción concreta, pequeña, realizable y escalable a todas las intendencias y municipios que lo soliciten: en el marco de las intendencias y organizaciones acreditadas para ofrecer la logística y distribución, repartir mensualmente una canasta básica de alimentos a cada pensionista. Dicha canasta tendrá un *kit* de alimentos básicos compuesto por: polenta, avena, arvejas, arroz, huevos, galletas, frutas y hortalizas de estación de producción local. Dichos alimentos serán empacados en una caja debidamente diseñada e identificada. Los productos no perecederos serán fraccionados y empacados en bolsas sin grifa, para que no tengan valor comercial. La única contrapartida que se les pedirá a los abuelos es que compartan sus historias

de vida con niños en los CAIF o en las escuelas más cercanas. El que no pueda hacerlo por impedimento físico, acercará su historia a la escuela en versión papel o digital.

En nuestro país -como sabemos- hay una gran mayoría de adultos mayores que necesitan ser integrados a la sociedad, y a todos los niños les encanta escuchar sus historias de vida.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Mides, al BPS, al INDA, al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y a la Presidencia de la República.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Treinta y siete en treinta y ocho: AFIRMATIVA.

8.- Necesidad de la reforma educativa

Tiene la palabra el señor diputado Felipe Schipani.

SEÑOR SCHIPANI (Felipe).- Señor presidente: el gobierno está llevando adelante uno de los procesos más importantes a que se ha comprometido con la ciudadanía, que es, sin duda, el de la transformación educativa.

Este tema fue largamente discutido en el último proceso electoral que vivió el país. Es un asunto que estuvo presente en la consideración de la ciudadanía en oportunidad de analizar la impugnación de la Ley de Urgente Consideración. Es un tema que nos impulsa en la medida en que hay un mandato ciudadano, un mandato de la gente que fue y votó para que se hicieran cambios profundos que se justifican a la luz del preocupante estado de la educación pública del Uruguay. Cambios que se justifican en virtud del fenomenal estancamiento que ha sufrido en las últimas décadas la educación de nuestro país.

No queremos aburrir con números, pero hay datos que hablan por sí mismos. En Uruguay, solo cuarenta de cada cien jóvenes culminan la educación secundaria. Si analizamos cada uno de los quintiles que culminan la enseñanza media, advertimos que uno de los grandes dramas de nuestra educación es el referente a la enorme inequidad.

En el quintil 1 de menores ingresos, solo dieciocho de cada cien jóvenes terminan el liceo. En el quintil 5, el de mayores ingresos, ochenta y dos de cada cien terminan el liceo. Son datos inversamente proporcionales. Esto habla de esa fenomenal desigualdad que genera nuestro sistema educativo, que nos posiciona en una situación vergonzante en el concierto americano.

Uruguay, que fue un país que siempre estuvo a la avanzada en todos los procesos de cambio en educación, hoy se ubica, en lo que hace a la culminación del ciclo de educación media, a la cola de América Latina. Solo cuarenta de cada cien jóvenes terminan el liceo, mientras que en Perú lo hacen ochenta y seis de cada cien; en Brasil, setenta y seis; en Colombia, setenta y cinco, y, en Paraguay, sesenta y ocho de cada cien. Entonces, cuando algunos cuestionan este proceso de transformación de la educación que se está llevando adelante, lo que nosotros decimos es que es imperioso cambiar la educación, que el peor daño que le podemos hacer a la educación del país es que todo siga como está, es defender el *statu quo* que muchos sostienen.

Por tanto, se están implementando políticas, justamente, para revertir esta inequidad, para atender a los sectores más vulnerables, a ese quintil 1 de la población donde ochenta y dos de cada cien jóvenes no terminan el liceo y tienen como única alternativa el ocio, el delito, las adicciones. No podemos permitir que, lamentablemente, eso siga ocurriendo en este país.

Por eso surgen los Centros María Espínola, que son de los puntales de esta transformación educativa, que son liceos y UTU de tiempo completo ubicados, precisamente, en zonas donde habitan personas de los quintiles 1 y 2 -los más vulnerables-, para atender la situación de estos jóvenes, para que tengan tres comidas en el día, para que tengan una contención, para que tengan actividades extracurriculares, para que el liceo cubra el vacío que les deja la familia.

En consecuencia, señor presidente, estamos impulsando cambios en lo curricular, para que los jóvenes se sientan incentivados a concurrir a clases, para adaptar nuestra currícula a los nuevos tiempos y no seguir con planes y programas de la década del cuarenta del siglo pasado.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Administración Nacional de Educación Pública y al Ministerio de Educación y Cultura.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Treinta y nueve en cuarenta: AFIRMATIVA.

9.- Archivo de la denuncia relacionada con la actuación de Liliam Kechichian y Benjamín Liberoff, por parte de la Fiscalía

Tiene la palabra el señor diputado Gustavo Olmos.

SEÑOR OLMOS (Gustavo).- Señor presidente: hace ya algunos meses, en ocasión de discutirse en el plenario las conclusiones de la preinvestigadora relacionada con las denuncias vinculadas con la gestión del exministro Cardoso, tuvimos una polémica y una línea terminó siendo mayoritaria en sala, predominante, en el sentido de incorporar al expediente la investigación de la gestión de la ministra Liliam Kechichian y del subsecretario Benjamín Liberoff. Así se hizo en la Comisión Investigadora, punto con el cual no estuvimos de acuerdo, y se resolvió después, cuando se discutieron las conclusiones y se decidió enviar todo a Fiscalía, aunque también en esa ocasión el Frente Amplio argumentó fuertemente que se trataba de una cortina de humo para intentar de alguna manera tapar las notorias irregularidades que había, que tenían sustento en la gestión que se estaba investigando.

Hace unas semanas, la Fiscalía decidió archivar el caso y, sin embargo, los abogados de la parte denunciante volvieron a presentar un recurso, pidiendo que el expediente fuera reexaminado, y hoy el fiscal Ricardo Lackner emitió un decreto en el cual concluye que la argumentación que pretende entablar la controversia carece de sustento lógico, y más adelante agrega que la Fiscalía tiene el deber de archivar cuando advierte que las conductas de los denunciados no tienen relevancia penal.

Repito que esto se dictó ante una solicitud de reexaminar el fallo original que hizo el abogado de la parte denunciante, y dio por finalizado el caso.

Como esta Cámara, por mayoría, resolvió que la actuación de Liliam Kechichian y de Benjamín Liberoff fuera objeto de análisis por parte de la Fiscalía, me pareció importante compartir con ella el resultado del proceso.

Muchísimas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Señor diputado: ¿desea dar algún trámite a sus palabras?

SEÑOR OLMOS (Gustavo).- No, señor presidente.

10.- Situación de jubilados y pensionistas

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado Nino Medina.

SEÑOR MEDINA (Nino).- Señor presidente: en esta oportunidad me voy a referir a la situación de jubilados y pensionistas, muy especialmente a los jubilados que deben vivir con $ 15.750 y a los pensionistas a la vejez que deben vivir con $ 13.838 al mes. ¡Está difícil vivir en el Uruguay de hoy con este dinero! ¡Claramente!

Entre 2004 y 2018 se produjo un sostenido aumento de jubilaciones por encima del costo de vida. Estos aumentos por encima de la inflación revitalizaron pensiones y jubilaciones y elevaron el nivel de vida de pensionistas y de jubilados en nuestro país. Claramente, no podemos decir lo mismo de estos casi tres años de gobierno de coalición, ya que los aumentos fueron pequeños y todos por debajo de la inflación, no moviendo la aguja del alto costo de vida de las ya impactadas pasividades, recayendo directamente, por supuesto, en la calidad de vida de jubilados y pensionistas, muy especialmente en unos 140.000 que reciben las más bajas jubilaciones en el país.

La otra notoria diferencia es la forma en que se ha apoyado a las pasividades mínimas. Mientras en el anterior período había una política de aumento de las jubilaciones más sumergidas, ahora se utiliza el esquema de adelantos a cuenta de aumentos.

Las pasividades mínimas permanecen estancadas, congeladas.

El ahorro de este gobierno lo están pagando también jubilados y pensionistas, mientras el Ministerio de Economía y Finanzas nos señala el crecimiento de la economía a gran ritmo, ¡y vaya a saber derramando en quiénes!

Con relación a la salud, claramente, jubilados y pensionistas hoy sienten el impacto de cubrir los costos de medicamentos, estudios y acceso a especialistas, y de rebotar en las farmacias y policlínicas muchas veces sin conseguir sus medicamentos, ya que por lo general no los hay en Salud Pública. Por más datos, solo hay que darse una vuelta por nuestros pueblos del interior.

¿Y en qué está la Operación Milagro, aquella que permitió a cientos de miles de uruguayos recobrar su visión? Hoy no tiene el impulso pasado; tampoco las organizaciones de jubilados y pensionistas son tenidas en cuenta en su justa medida para las pesquisas oftalmológicas. Hace casi tres años que no hay pesquisa en las asociaciones y organizaciones de jubilados y pensionistas.

Y el Sistema de Cuidados, ¿en qué está? Menor número de beneficiarios, de cuidadores y de presupuesto asignado; largas listas de espera para poder ser cuidado y para quienes quieren cuidar; demoras en las visitas de evaluación de dependencia y para dar respuesta a trámites. Así estamos con el Sistema de Cuidados.

¿Y el Plan Ibirapitá? Hoy se lo llama programa. Recordemos que este Plan permitió a miles de adultos mayores acercarse a las nuevas tecnologías mediante una *tablet*; muchos lograron volver a comunicarse con sus familiares y amigos, y ni qué hablar del impacto positivo del Plan en el transcurso de la pandemia. Hoy no se entregan más *tablets*; se entregan celulares. ¡Vaya a saber cuál es el criterio técnico para tal decisión! Esta idea, claramente, deja fuera a quienes ya tenían la *tablet* y, además, si no les funciona, no tienen quién responda por ella. Es decir, no acceden al celular y no pueden reparar sus dispositivos. ¡Una mejora bárbara!

¿Y la vivienda? Otro tema fundamental. Debo decir que al momento no conozco en qué está la construcción de las 607 soluciones habitacionales previstas por el Plan Quinquenal 2020-2024. Sí sabemos de los varios miles de jubilados y jubiladas en la lista de espera para acceder a una solución habitacional.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a Onajpu (Organización Nacional de Asociaciones de Jubilados y Pensionistas del Uruguay); a la Asociación de Jubilados y Pensionistas de Treinta y Tres; a Ajupececha -la Asociación de Cerro Chato-; a la Junta Departamental de Treinta y Tres, y a los municipios del departamento.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cuarenta y tres por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

11.- Disparada de casos de brucelosis bovina en los últimos meses

Tiene la palabra el señor diputado Rafael Menéndez.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señor presidente: en esta oportunidad, queremos plantear un grave problema que se está suscitando en la campaña uruguaya, que es la disparada de casos de brucelosis bovina en estos últimos meses. Esto ha impedido, inclusive, que muchas cabañas participaran de exposiciones nacionales y locales, producto de algo que era previsible.

La brucelosis es una enfermedad crónica; es una zoonosis -se trasmite del animal al hombre- producida por una bacteria, que causa abortos. Pero el problema de la zoonosis -los abortos no son graves-, que sí está siendo muy grave, es el impedimento de los productores de comercializar sus productos. Sabemos lo que significa para un criador que le detecten un animal positivo, porque ese animal, por ley, tiene que ser faenado en establecimientos habilitados para tal fin. El productor debe ser indemnizado también, porque lo que paga ese establecimiento es muy poco dinero; pero además significa la interdicción inmediata del predio, con lo cual la comercialización de los productos realmente se torna sumamente complicada.

La brucelosis en el ganado de leche felizmente en nuestro país ha disminuido, producto de la refrendación anual de los establecimientos lecheros, pero desde hace unos años, concretamente desde 1996, cuando se terminó con la vacunación Cepa 19, ha ido aumentando la cantidad de focos. Si bien la prevalencia es baja a nivel del país, la cantidad de focos es importante, lo que es realmente preocupante.

Como la prevalencia es baja, la cantidad de análisis que se deben hacer son cada vez más para detectar la enfermedad en un animal, pero estamos en una situación de perpetuidad de la enfermedad y realmente está significando para los productores rurales una complicación.

Esto, evidentemente, es un desestímulo para la cría vacuna en el Uruguay, ya que cuando se detecta brucelosis, el productor entra en una tragedia comercial y lo que estamos visualizando es una disminución en la cantidad de análisis para detección.

Nosotros creemos que hay dos elementos a ser considerados. Uno de ellos es la exigencia a los frigoríficos del Uruguay de que aumente la cantidad de sangrados. Si bien se llega tarde con una vaca que es detectada en un frigorífico, porque durante toda su vida productiva ha estado diseminando la brucelosis por el campo, sería sumamente conveniente la exigencia por parte de las autoridades ministeriales de una detección del 100 % de las vacas que se faenan.

Hoy por hoy, prácticamente no se está sangrando. Hay algún frigorífico que lo hace a determinado porcentaje de vacas que llegan a faena. Eso sería lo fundamental.

Hay otro elemento que se ha dejado de lado, sobre el cual vamos a estar presentando un proyecto de ley en estas próximas horas, que es la instauración nuevamente de la vacunación contra la brucelosis en el Uruguay con una nueva vacuna, que es la RB 51, que si bien está habilitada para que el productor la compre sabemos que en terreno han sido muy pocos los que la han adoptado.

Entendemos que al igual que con el caso de la aftosa no podemos prescindir más de la vacunación RB 51 contra la brucelosis y pretendemos, además, que el productor, tal como paga la vacunación contra la aftosa, pague esta de manera indirecta, haciendo uso de los recursos del fondo para el control de enfermedades prevalentes, que es solventado por los productores, tanto de carne como de lana. Hoy por hoy, eso es lo que los productores están reclamando.

Entendemos que por alguna situación el Ministerio no lo ha hecho, pero consideramos que este no es un problema de los gobiernos.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Es un problema de la diferencia que hay entre lo que se puede establecer en un escritorio y lo que pasa en la práctica.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cincuenta y uno en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

12.- Dificultades que se vienen suscitando con la rectoría del Sistema Nacional Integrado de Salud

Finalizando la media hora previa, tiene la palabra la señora diputada Lucía Etcheverry.

SEÑORA ETCHEVERRY LIMA (Lucía).- Señor presidente: hemos venido siguiendo en estos últimos días una situación vinculada al Sistema Nacional Integrado de Salud.

Hemos planteado ya en otras oportunidades dificultades que se vienen suscitando y que tienen que ver, fundamentalmente, con la rectoría del y con los aspectos vinculados a la gobernanza.

En este sentido en particular, nosotros quisiéramos subrayar y traer al conjunto de la Cámara los que fueron los pilares de la reforma del Sistema Nacional Integrado de Salud, que el sistema político elogió durante la pandemia, porque en los peores momentos mostró sus fortalezas para que el país pudiera resolver esa situación y sobrellevarla de la mejor manera posible.

Lo cierto es que algunos de esos pilares tienen que ver con ese fondo único solidario y obligatorio, tienen que ver con la prestación y el acceso universal de todos los uruguayos y uruguayas a la atención de salud de calidad. Sin embargo, hemos tenido en las últimas semanas situaciones complejas, por servicios diferenciales que comúnmente se les denominan servicios vip, vinculados a la atención en salud.

En el marco de esa situación, y a los efectos de echar luz, porque estamos hablando de fondos públicos y de un Estado que tiene que ser garante de la atención igualitaria y no dependiendo del poder adquisitivo de la gente, convocamos al ámbito de la Comisión de Salud Pública y Asistencia Social a la Federación Uruguaya de la Salud y a trabajadores de un prestador privado de primera línea, donde efectivamente ratificaron la existencia de situaciones de atención diferencial que pueden ir en detrimento de socios Fonasa.

Sería inadmisible que el sistema político permitiera que el Sistema Nacional Integrado de Salud, esto que tanto elogiamos -lo decíamos al principio; y, además, ha sido un rasgo distintivo del país en el concierto de América Latina y del mundo por lo que significó la reforma estructural, garantizando el acceso universal de calidad a las prestaciones de salud-, hoy se viera debilitado por estas situaciones de atención diferencial.

En este marco, señor presidente, quisiéramos trasladar la preocupación, hacer eco de ella al conjunto de los legisladores de todos los partidos políticos para que transitemos los caminos que cada uno entienda, a los efectos de que mantengamos este derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas, independientemente del lugar donde estén habitando, independientemente de su capacidad de pago y de su poder adquisitivo.

Ponemos en juego pilares que tienen que ver además con la calidad de la democracia y con los indicadores de desarrollo humano que ha tenido nuestro país; también en otras áreas hay dificultades, pero en esto en particular, es el sistema político el que dio los votos cuando se votó la reforma en el año 2007 que acompañó la constitución de un sistema que tiene quince años. Es joven y tiene mucho para dar aún, pero dependerá de la madurez del sistema político que la gobernanza de este sistema que recae fundamentalmente en el Estado, liderando, controlando y regulando, efectivamente tenga los recursos y la capacidad de incidencia que le corresponde. Eso requiere respaldo del sistema político y, ante eso, debemos trasmitir esta preocupación al Poder Ejecutivo y, en particular, al Ministerio de Salud Pública.

Hay varios prestadores, tanto públicos como privados, que tienen dificultades que atender. Dependerán del rol que asuman el Ministerio y sus autoridades las capacidades que se apliquen para que esto se resuelva en

beneficio de la gente; me refiero a la cobertura y al ejercicio universal del derecho a la salud y a la salud de calidad.

Señor presidente, solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada al Ministerio de Salud Pública, especialmente, a la Dirección General de la Salud y a la Junta Nacional de Salud.

Muchísimas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota)

——Cincuenta y tres en cincuenta y cinco: AFIRMATIVA.

Ha finalizado la media hora previa.

13.- Reiteración de pedidos de informes

Se va a votar si la Cámara hace suyo el pedido de informes cuya reiteración plantea su autora, el que fuera oportunamente distribuido y se encuentra incluido en el pliego de asuntos entrados del día de la fecha.

(Se vota)

——Cincuenta y seis en cincuenta y siete: AFIRMATIVA.

(Texto del pedido de informes que se reitera:)

1) "Montevideo, 7 de julio de 2022. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Ope Pasquet. Al amparo de lo dispuesto por el artículo 118 de la Constitución de la República, solicitamos que se curse el presente pedido de informes al Ministerio de Educación y Cultura y, por su intermedio, al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, respecto a la temática de la alimentación infantil. Considerando que en marzo del año 2020 se daban 207.668 almuerzos y que el Consejero, doctor Juan Antonio Gabito Zóboli, en la Comisión de Educación y Cultura de esta Cámara, de fecha 6 de abril del año en curso, expresó que en los 191.412 almuerzos que se ofrecen, estaban incluidos un número creciente de alumnos de Educación Media, solicitamos que se informe: 1.1) Cuál fue el total de almuerzos servidos por cada modalidad (tradicional, tercerizada por empresas licitadas, tickets, viandas u otras) a lo largo de los años 2019, 2020 y 2021. Diferenciar la información por nivel educativo. 1.2) Quiénes han dejado de recibir almuerzos, indicando en qué centros educativos y por qué razones. 1.3) Cuáles son las razones por las que se han reducido la cantidad de inscriptos en los comedores. 1.4) En razón de un criterio de eficiencia, considerando que los precios se han mantenido o han perdido valor real, qué explica el aumento de gasto a pesar de atender un número menor de alumnos (comparando con el período 2019-2021). 1.5) Cuál es el monto del Impuesto de Primaria que financia la alimentación de Educación Media. 1.6) El doctor Juan Antonio Gabito Zóboli recordó que hay 2.213 escuelas con servicio de alimentación. Indicar cuántas auxiliares están afectadas a ese servicio y cuántas trabajadoras privadas. 1.7) Si la Dirección General de Educación Inicial y Primaria mantuvo la política de ese Consejo de asignar una compensación a las encargadas de cocina, en forma progresiva y según la antigüedad. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. CRISTINA LUSTEMBERG, Representante por Montevideo".

14.- Aplazamiento

Se entra el orden del día

En mérito a que no han llegado a la Mesa las respectivas listas de candidatos, si no hay objeciones, correspondería aplazar la consideración del asunto que figura en primer término del orden del día y que refiere a la elección de miembros de la Comisión Permanente del Poder Legislativo para el Tercer Período de la XLIX Legislatura.

15.- Licencias.
Integración de la Cámara

Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Licencia por motivos personales:

Del señor representante Marne Osorio Lima, por los días 9 y 10 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Raúl Sander Machado.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Alejandro Miguel Berton Sole, señora Daniela Porto Lara y señor Pablo Giovani Conti Mattio.

De la señora representante Virginia Fros Álvarez, por el día 9 de noviembre de 2022, convocándose a la suplente siguiente, señora Laura Tassano.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Eduardo Guadalupe, señor Walker Ichazo, señor Milton Machado, señor Miguel Ángel González, señor Sebastián Iramendi, señora Margarita Fros, señora Rosa Machado, señor Santiago Da Silva Gularte y señor Valdomir Macedo.

De la señora representante Verónica Mato, por el día 1º de diciembre de 2022, convocándose a la suplente siguiente, señora Alicia Porrini.

Del señor representante Diego Reyes, por el día 9 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Rodney José Franco Tuchman.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Adel Mirza Perpignani, señora Sol Maneiro Romero, señora Melody Caballero, señora Zulma Susana Camarán Cawen y señora Sandra Mónica Nedov Rodríguez.

Del señor representante Martín Sodano, por los días 9 y 10 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Álvaro Gómez Berruti.

No acepta la convocatoria, por esta única vez, la suplente siguiente señora Aída Lessa.

De la señora representante Silvana Pérez Bonavita, por el día 9 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor José Eduardo González Stalker.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Guillermo Silva, señor Gastón Roel Bottari, señora Juana Inés Lavega Bravo y señor Enrique Montagno.

Del señor representante Juan Moreno, por el período comprendido entre los días 1º y 15 de diciembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Ricardo Molinelli Rotundo.

Licencia en misión oficial:

Del señor representante Juan Moreno, por el período comprendido entre los días 15 y 20 de noviembre de 2022, para concurrir a la reunión de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Parlamento Latinoamericano y Caribeño, a realizarse en la ciudad de Panamá, convocándose al suplente siguiente, señor Ricardo Molinelli Rotundo.

Montevideo, 9 de noviembre de 2022

FERNANDA ARAÚJO, MARGARITA LIBSCHITZ SUÁREZ, GUSTAVO GUERRERO".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y dos en cincuenta y tres: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

16.- Capital Nacional del Trigo. (Se declara a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano)

Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Capital Nacional del Trigo. (Se declara a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 677

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

Anexo I

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor diputado Nelson Larzábal.

SEÑOR LARZÁBAL NEVES (Nelson).- Señor presidente: este proyecto de ley ya tiene media sanción y viene aprobado por unanimidad del Senado.

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Representantes aconseja a este Cuerpo votar el proyecto de ley aprobado -como dijimos- en el Senado y luego en la Comisión, declarando a la ciudad de Dolores como Capital Nacional del Trigo.

El trigo es, sin lugar a dudas, uno de los cereales más usados en la elaboración de alimentos alrededor del mundo y resulta ser uno de los cultivos más importantes en el planeta, junto con los de arroz y maíz.

El cultivo del trigo ha estado presente en Uruguay a partir del siglo XVI. En 1528 se planta por primera vez trigo en el territorio nacional, constituyéndose el lugar originario de este tipo de cultivo, en especial, el entorno del río San Salvador; desde entonces la región está ligada a este cereal.

La producción de trigo en Uruguay ha tenido una significativa disminución desde el 2011, año en que se registró el máximo volumen histórico de más de 2.000.000 de toneladas y la máxima área de siembra, correspondiente a 593.000 hectáreas, según la DIEA (Dirección de Estadísticas Agropecuarias) en 2012. En los años sucesivos, el área de siembra ha venido disminuyendo y se ha estabilizado a partir del 2016 en alrededor de las 200.000 hectáreas.

Sin embargo, Uruguay se consolida como el país donde el cereal tiene la mayor productividad por hectárea en la región. La producción total de trigo de la zafra 2020 y 2021 fue estimada por la Dirección de Estadísticas Agropecuarias y por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca en 936.000 toneladas.

El rendimiento promedio nacional se estimó en 4.181 kilos por hectárea, 28 % más que en la zafra anterior, confirmándose como el rendimiento máximo histórico relevado por la DIEA.

La ciudad de Dolores se encuentra ubicada a orillas del río San Salvador, habiendo sido fundada por los españoles el 22 de setiembre de 1801.

Se trata de la segunda localidad en población del departamento de Soriano, a la que podemos considerar como el granero del país.

Desde antes de configurarse la Banda Oriental, la agricultura fue una de las actividades más salientes de la zona. La siembra de trigo año tras año forma parte de la identidad de Dolores; tanto es así, que una espiga integra su escudo.

En 1889 se funda el Molino San Salvador, erigiéndose como un trascendente avance en la industrialización y en la generación de la cadena de valor. En 1974 se realiza la primera Fiesta Nacional del Trigo, y la segunda, en el año siguiente. A partir de entonces se acuñó la denominación de Capital Nacional del Trigo, para orgullo de los doloreños.

El trigo constituye el factor más distintivo de una zona cuyos pobladores, con abnegado empuje y alto compromiso ciudadano, han logrado anteponerse a adversidades climáticas, como el tornado de abril del año 2016.

Por todo lo expuesto, aconsejamos a esta Cámara aprobar este proyecto de ley, como ya lo hizo la Cámara de Senadores y la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de esta Cámara, en el que se declara a la ciudad de Dolores como la Capital Nacional del Trigo.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado Martín Melazzi.

SEÑOR MELAZZI (Martín).- Señor presidente: nos convoca hoy votar el proyecto de ley remitido por la Cámara de Senadores respecto a declarar a la ciudad de Dolores como Capital Nacional del Trigo.

Quiero agradecer especialmente a la familia Erro, a la familia de La Fuente -entre otras-, todos reconocidos doloreños, quienes me proporcionaron de primera mano la información en cuanto a la historia e importancia de la producción de este cereal para la ciudad de Dolores y sus zonas aledañas.

En cuanto al cultivo en la zona de influencia de Dolores, de acuerdo a la opinión de reconocidos historiadores y atendiendo al único reporte documental existente, se debe considerar que este cereal fue la primera plantación de trigo en América sembrada en el Fuerte de San Salvador, fundado por la expedición de Sebastián Gaboto en las cercanías de las costas del río San Salvador. Esa plantación se produjo en el año 1527, y la documentación proviene de la carta escrita por Luis Ramírez, marinero de la expedición de Gaboto, que da cuenta de la llamativa fertilidad de la zona con un rendimiento realmente sorpresivo, comparándola con las tierras europeas.

Siguiendo con por qué entendemos que Dolores está legitimado a declararse como Capital Nacional del Trigo, también de forma documentada se sostiene que los colonos que se establecieron en toda la zona de Dolores fueron los primeros que difundieron la agricultura en estas zonas. Empezaron sus cultivos plantando trigo en un medio completamente hostil, cuando era imposible colocar la producción por falta de mercados, medios de locomoción, medios de comunicación. No cabe duda de que hay una prioridad en la historia de Dolores y de toda su zona de influencia en su vinculación y empoderamiento con el cultivo de trigo.

Adelantándonos un poco en la historia, allá por el año 1889 se crea y funda uno de los primeros molinos harineros del Uruguay, el Molino San Salvador, que se constituyó en el motor de la economía, desarrollando nuevas fuentes laborales, nuevos agricultores y cultivadores de trigo. Este acontecimiento fue el punto de inflexión para definir el futuro comercial de Dolores, perfilándola como el mayor centro de producción agrícola del país. Los métodos de trabajo rápidamente se fueron perfeccionando, las tierras se fueron subdividiendo y la producción aumentó en cantidad y calidad.

Otro detalle de mucha significación, vinculado a la producción de trigo en la zona de Dolores, es el desarrollo de su puerto, que había conquistado el primer puesto entre los puertos del litoral uruguayo, donde

operaban muchas empresas navieras de Dolores, de viejas familias de gente vinculada a los ríos de nuestro país.

Cabe señalar que el rédito económico-financiero que produce esta actividad tonifica el comercio en general y la economía privada y también es beneficioso para el gobierno, porque crecen considerablemente las rentas públicas con el pago de los impuestos, derechos, etcétera. O sea que es uno de los ejemplos donde se fusiona notoriamente el interés público con el privado, que se unen y complementan en este esfuerzo.

Si seguimos pensando en la totalidad de los motivos que existen -todos ellos de mucha significación- para lograr la designación de Dolores como Capital Nacional del Trigo, estos rasgos son los que dan un perfil exacto y de singularidad a Dolores, a la zona en general y a su gente, siempre vinculada, desde los comienzos, al cultivo del trigo. Son las mismas características que hoy permiten que Dolores se distinga de otras localidades similares, pero nunca iguales. Con las mutaciones de los tiempos, las tecnologías, los nuevos medios y diversidad de elementos se ha impuesto en profundidad esta orientación bien marcada de ser una comarca netamente agropecuaria, que nutre cada día más a Dolores de su vital esencia y le otorga a su gente un arraigado sentimiento de pertenencia, con legítimo orgullo, a la mejor Capital Nacional del Trigo.

Yendo a épocas más cercanas es de destacar que en marzo de 1974 se realiza la primera Fiesta Nacional del Trigo, y ahí empieza a plasmarse en los murales, como parte de la promoción que se hacía de la fiesta del trigo, la denominación de Capital Nacional del Trigo; quiere decir que ya estamos en medio siglo, cerca de los 50 años, de que los doloreños adoptaron para sí esta denominación.

Esta primera Fiesta Nacional del Trigo, sin dudas, fue de gran significación; trascendió los límites de Dolores y de los departamentos cercanos, alcanzando un reconocimiento nacional. Este tipo de acontecimientos, de reuniones entre productores, tanto de tipo social como técnico, se fueron repitiendo continuamente, y ha sido la tradición que desde la Asociación Agropecuaria de Dolores se ha impulsado con total convicción. Tanto es así que el próximo martes 15 de noviembre la Asociación Agropecuaria de Dolores, institución en la que se pergeñó la denominación de Dolores como Capital Nacional del Trigo, organiza la 2ª Inauguración de la Cosecha de Trigo, coincidiendo con la iniciación de la cosecha.

Queremos terminar felicitando y agradeciendo la iniciativa del legislador de presentar este proyecto que da marco legal a una situación que, como nos cuenta su historia, hasta el momento era de hecho y no de derecho.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado Javier Utermark.

SEÑOR UTERMARK BROCHINI (Javier Francisco).- Señor presidente: como hijo de Dolores y exalcalde de la localidad es un gran honor votar la denominación de Dolores como Capital Nacional del Trigo. Creemos que es un hecho importante para los doloreños.

La siembra y la cosecha de trigo ha sido y es el buque insignia del desarrollo de la ciudad de Dolores y su zona de influencia, y el empuje y audacia emprendedora de sus empresarios, trabajadores y productores de la zona han llevado al país a un posicionamiento destacado, tanto en el ámbito regional como internacional.

El trigo y su siembra fueron el inicio de todo, pero a partir del eso se ha generado un derrame impactante en la generación de conocimiento, siempre con la mira puesta en más y mejor producción, en destacarse tanto en la calidad de la producción como en la conservación y mejora de los suelos, así como con respecto al medio ambiente.

La incorporación de tecnología no para; tiene a Dolores como un centro neurálgico pujante que siempre ha forzado los límites de lo posible.

No se puede ampliar mucho más el área productiva, pero se están mejorando la eficiencia y la calidad de la producción; día a día, nuestros productores lo están haciendo.

Se han instalado laboratorios de alta tecnología para el mejoramiento de la genética y algunas empresas han desarrollado nuevas tecnologías enfocadas en la producción agrícola y, sobre todo, en la parte del trigo.

Tenemos que felicitar al senador Da Silva por esta iniciativa, que compartimos. Los doloreños vamos a estar muy contestes con esto porque en nuestro escudo dice: "El granero del país".

Como decían los diputados que informaron, el trigo ha sido fundamental a lo largo de la historia, desde la llegada de los españoles en 1528 en la expedición de Gaboto. Ahora, tenemos los hallazgos de San Salvador, que es el primer asentamiento español al lado de Dolores y del río San Salvador, que desemboca a dos kilómetros del río Uruguay. Se ha comprobado que ese primer asentamiento español en la zona fue la primera plantación de trigo en Uruguay y en América.

Estamos muy contentos de que esta denominación se dé en el día de hoy. Yo estoy muy feliz de estar acá y poder votar este proyecto para que Dolores sea denominada como Capital Nacional del Trigo.

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Asociación Agropecuaria de Dolores -que luchó para que esto se diera-, al municipio de Dolores y a la Intendencia de Soriano.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado Álvaro Viviano.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Señor presidente: brevemente, queremos decir que esta instancia es muy valiosa y muy sentida, particularmente para quienes somos oriundos de esta ciudad. Dimos nuestros primeros pasos en sus calles, nos formamos en el liceo Taruselli, y habitualmente volvemos al pago.

Es verdaderamente un orgullo que hoy se le esté dando soporte formal, como decía el diputado Melazzi recién, a una situación que quienes somos del pago creíamos que desde hace mucho tiempo estaba consolidada. De hecho, estaba consolidada, porque se entiende y se denomina a Dolores como la capital del trigo.

Hay un impulso productivo en la zona que está fuertemente teñido por la producción del trigo, que tiene como base pequeños y medianos predios oriundos, básicamente, de predios de viejos fraccionamientos de Colonización que se desarrollan en lo que fueron la vieja estancia La Concordia, la estancia Buena Vista y tantos otros predios, como decíamos, de pequeña y mediana empresa que se desarrollan en el entorno de esta ciudad, y que tienen a la producción del trigo como impulso vertebrador de una sociedad pujante que crece día a día.

Con estas palabras, queríamos adherir a esta nominación, a este homenaje, porque para muchos es verdaderamente sentido y, sobre todo, muy justo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Setenta y uno en setenta y tres: AFIRMATIVA.

SEÑOR IZAGUIRRE (Jorge).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR IZAGUIRRE (Jorge).- Señor presidente: como sorianense celebramos la declaración de la ciudad de Dolores como Capital Nacional del Trigo; sin duda, un distintivo que enorgullece a todas y a todos los doloreños, a todo el departamento de Soriano.

Pero Dolores no es solo trigo; es cultura, es fiesta de la primavera. Es un pueblo pujante y solidario que supo reconstruir su ciudad luego del tornado de 2016. Es una ciudad de molinos harineros, cuyos trabajadores

necesitan que el gobierno deje sin efecto la baja de los aranceles a la importación de harinas para no poner en riesgo esta fuente de trabajo tan necesaria.

Saludamos a todas y a todos los doloreños.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y dos en setenta y cuatro: AFIRMATIVA.

Queda sancionado el proyecto y se comunicará al Poder Ejecutivo.

SEÑOR MELAZZI (Martín).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR MELAZZI (Martín).- Señor presidente: solicito que tanto las palabras del miembro informante como las de los diputados preopinantes sean enviadas a la Intendencia, a la Junta Departamental y a la Alcaldía de Soriano.

Además, solicito que se comunique de inmediato.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- En primer lugar, se va a votar el trámite solicitado del envío de la versión taquigráfica.

(Se vota)

——Setenta y dos en setenta y cuatro: AFIRMATIVA.

Se va a votar que se comunique de inmediato.

(Se vota)

——Setenta y uno en setenta y tres: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto sancionado:)

"Artículo único.- Declárase a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano, como "Capital Nacional del Trigo".

17.- Alteración del orden del día

——Dese cuenta de una moción de orden presentada por la señora diputada Gabriela Barreiro y los señores diputados Álvaro Viviano, Álvaro Perrone y Pedro Jisdonian.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se altere el orden del día y se consideren en tercer, cuarto y quinto lugar los asuntos que figuran en quinto, sexto y séptimo término, respectivamente".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y uno en setenta y cuatro: AFIRMATIVA.

18.- Autorización al señor representante Rodrigo Goñi Reyes para realizar una exposición en la sesión ordinaria del día 15 de noviembre sobre el Día Nacional de la Cultura Emprendedora

Dese cuenta de una moción presentada por las señoras diputadas Nazmi Camargo Bulmini, Gabriela Barreiro, Álvaro Viviano, Rodrigo Goñi Reyes, Martín Melazzi y Pedro Jisdonian.

(Se lee:)

"Mocionamos para que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 154 del Reglamento de la Cámara de Representantes, el diputado Rodrigo Goñi Reyes realice una exposición de 15 minutos en la sesión del día 15 de noviembre, a los efectos de exponer sobre el 'Día Nacional de la Cultura Emprendedora', Ley Nº 19.820 artículo 7°, el cual se conmemora el tercer jueves de noviembre de cada año".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y tres en setenta y cinco: AFIRMATIVA.

19.- Urgencias

Dese cuenta de una moción de urgencia presentada por los señores diputados Eduardo Lust Hitta, Felipe Schipani, Álvaro Perrone Cabrera, Álvaro Viviano, Pedro Jisdonian, Mariano Tucci Montes de Oca e Iván Posada Pagliotti.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se declare urgente y se considere de inmediato el proyecto relativo a: 'Luis Batlle Berres (Se dispone la colocación de un retrato en el despacho de Presidencia de la Cámara de Representantes)'. (Carp. N° 3073/022. (Rep. N° 769/022)".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y cinco en setenta y siete: AFIRMATIVA.

20.- Luis Batlle Berres (Se dispone la colocación de un retrato en el despacho de Presidencia de la Cámara de Representantes)

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Luis Batlle Berres (Se dispone la colocación de un retrato en el despacho de Presidencia de la Cámara de Representantes)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 769

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión.

SEÑOR SCHIPANI (Felipe).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR SCHIPANI (Felipe).- Señor presidente: quiero agradecer a todas las bancadas que integran esta Cámara por su voto conforme para hacer un acto de estricta justicia.

Por estos días, más precisamente el 26 del mes pasado, se cumplió un nuevo aniversario del natalicio de Luis Batlle Berres y, por tanto, la propuesta formulada por el presidente para que en el despacho de la Presidencia de la Cámara luzca un retrato de este estadista tan importante para la vida del país creo que es un acto de justicia. Esta no es la circunstancia propicia para establecer la trascendencia de este personaje de la vida política del país, pero no queríamos dejar pasar la oportunidad de expresar nuestra satisfacción por el apoyo de todas las bancadas para que Luis Batlle Berres, que fue no solo legislador, sino también presidente de la Cámara de Diputados, pueda estar presente a través de un retrato en la Presidencia de la Cámara.

Además, señor presidente, creo que es un acto de justicia también porque se trata de una figura de la vida política del país del Partido Colorado, del siglo XX, y en el despacho de la Cámara hay figuras insignes de otras colectividades políticas, como Wilson Ferreira Aldunate, como Líber Seregni, como el expresidente de la Cámara, Héctor Gutiérrez Ruiz, pero no había una figura del Partido Colorado. Por consiguiente, este retrato de alguna manera busca saldar el desequilibrio de la presencia de figuras históricas que se podía advertir en la ubicación de los diferentes cuadros del despacho del presidente de la Cámara.

Por lo tanto, como dijimos, esto también es un acto de estricta justicia.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Si no se hace uso de la palabra se va a votar el proyecto de resolución.

(Se vota)

——Setenta y nueve en ochenta: AFIRMATIVA.

SEÑOR SCHIPANI (Felipe).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y seis en setenta y nueve: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo único.- Dispónese la colocación de un retrato de Luis Batlle Berres en el despacho de la Presidencia de la Cámara de Representantes".

21.- Urgencias

Dese cuenta de una moción de urgencia presentada por los señores diputados Pedro Jisdonian, Felipe Schipani, Mariano Tucci Montes de Oca y Eduardo Lust Hitta.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se declare urgente y se considere de inmediato el proyecto relativo a: 'Parlamento del Mercosur (Uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 5 de diciembre de 2022, a efectos de realizar la LXXXIV Sesión Ordinaria)'. (Carp. N° 3094/022)".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y ocho en ochenta: AFIRMATIVA.

22.- Parlamento del Mercosur (Uso de la sala de sesiones de la Cámara de Representantes el día 5 de diciembre de 2022, a efectos de realizar la LXXXIV Sesión Ordinaria)

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Parlamento del Mercosur (Uso de la Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes el día 5 de diciembre de 2022, a efectos de realizar LXXXIV Sesión Ordinaria)".

Léase el proyecto.

(Se lee:)

Carp. Nº 3094/022

"PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Artículo único.- Autorízase el uso de la Sala de Sesiones del Cuerpo, el día lunes 5 de diciembre de 2022, a los efectos de que se realice la LXXXIV Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

OPE PASQUET
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En virtud de la solicitud recibida de la Secretaría Administrativa del Mercosur a los efectos de realizar la LXXXIV Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur, prevista párale día lunes 5 de diciembre de 2022, la Presidencia de la Cámara de Representantes propone la utilización de la Sala de Sesiones del Cuerpo para la celebración de dicha reunión.

Montevideo, 8 de noviembre de 2022

OPE PASQUET
PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y siete en setenta y nueve: AFIRMATIVA.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: solo quiero dejar constancia de nuestro voto afirmativo y, en particular, de que en esta oportunidad la sesión ordinaria del Parlamento del Mercosur designará a un colega, a un legislador de nuestro país, como su presidente. Una vez más, un compatriota presidirá este órgano regional que nuclea los Parlamentos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. En esta ocasión, en virtud de la realización en nuestro país y de la coincidencia debido al orden alfabético, le corresponde la Presidencia. Celebramos y votamos afirmativamente la realización de dicho evento en nuestra Casa.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- Señor presidente: en el mismo sentido que el señor diputado Juan Rodríguez quiero manifestar mi beneplácito y alegría por la decisión de esta Cámara. Por supuesto que siempre es importante que los parlamentos estén en continua relación con el Parlamento del Mercosur, pero en esta instancia especial del próximo 5 de diciembre, un hecho realmente destacado será que un compatriota, un

legislador muy destacado de esta Casa, se va a incorporar como presidente del Parlasur. Ese hecho nos tiene que enorgullecer a todos quienes estamos en esta Casa.

No quería dejar pasar la ocasión para destacar esta especial celebración porque, en definitiva, va a ser una celebración para Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Queda aprobado el proyecto de resolución.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y ocho en setenta y nueve: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo único.- Autorízase el uso de la Sala de Sesiones del Cuerpo, el día lunes 5 de diciembre de 2022, a los efectos de que se realice la LXXXIV Sesión Ordinaria del Parlamento del Mercosur".

23.- Acuerdo Marco de Cooperación con la República de Camerún (Aprobación)

Se pasa a considerar el asunto que figuraba en quinto lugar del orden del día y que pasó a ser tercero: "Acuerdo Marco de Cooperación con la República de Camerún (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 734

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

Anexo I

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor diputado Juan Martín Rodríguez.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: en esta ocasión informaremos al respecto del acuerdo marco de cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún, suscrito en la ciudad de Montevideo, el pasado 17 de junio del presente año.

Entre los antecedentes del presente Acuerdo, podemos decir que se inspira en el deseo de profundizar la amistad y el entendimiento entre ambos países, sobre la base de principios del respeto, la soberanía nacional, la igualdad, la reciprocidad de los beneficios, el reconocimiento y la convivencia que la cooperación en el dominio económico, comercial, social, cultural, científico y técnico puede traer a ambos países.

Este Acuerdo fortalecerá la cooperación entre ambas partes en el largo plazo, para lo cual se prevé la creación de una comisión mixta, a fin de coordinar y promover la cooperación conjunta mutua, con la función de brindar seguimiento a la aplicación del Acuerdo, evaluar propuestas de su implementación y desarrollar la cooperación acordada.

Señor presidente, corresponde señalar que la firma del presente Acuerdo, se da en el marco de la visita a nuestro país del señor ministro de Relaciones Exteriores de la República de Camerún, Lejeune Mbella Mbella, la cual fuera posible gracias a las gestiones del señor Javier Volonté, quien años atrás oficiara de cónsul honorario de la República de Camerún en la República Argentina, y por ese entonces facilitara e hiciera posible el

establecimiento de las relaciones diplomáticas entre nuestro país y la nación africana. Nos estamos refiriendo al año 2017, en el que precisamente el presidente Tabaré Vázquez y las autoridades de la República de Camerún abrieron las relaciones diplomáticas; y este año, en ocasión de la visita de una alta autoridad de la República de Camerún, se procede a la suscripción del presente Acuerdo.

Vale destacar algunos aspectos de la relación Uruguay-Camerún que preceden a la firma de este Acuerdo.

En primer lugar, tanto Camerún como Uruguay somos miembros del Zopacas (Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur), es decir, de las convenciones de paz y del desarme. A su vez, ambas naciones procuramos el fortalecimiento de la Cooperación Sur-Sur entre América y África.

En cuanto a las cuestiones culturales, el fútbol constituye el principal deporte de ambas naciones. Desde hace quince años la República de Camerún es el cuarto socio comercial de Uruguay en África. En 2003, por la compra del petróleo, fue el primer socio comercial de Uruguay en África. Este año tenemos embajadores designados como concurrentes: Camerún en Brasil y Uruguay en Etiopía. Al mismo tiempo, está esa visita a la que hicimos referencia; el canciller propició esta instancia que hoy estamos celebrando.

Camerún se encuentra en proceso de estudio y posible apertura de un Consulado General en Montevideo, al mismo tiempo que ha evaluado ser miembro observador de Aladi.

Con la República de Camerún hace cuatro años que compartimos asientos en el Consejo de Derechos Humanos de Naciones Unidas y durante dicho mandato ambos países trabajaron juntos sin registrar ningún diferendo.

En cuanto al contenido del Acuerdo, consta de un preámbulo y nueve artículos. En el artículo 1° se define el marco general de la cooperación entre ambos países. El artículo 2° refiere al propósito del acuerdo. El artículo 3° determina los diferentes ámbitos de cooperación. El artículo 4° establece que además podrán celebrarse otros acuerdos específicos. Por su parte, el artículo 5° prevé la creación de una comisión mixta -como dijimos- para dar seguimiento a la implementación del presente Acuerdo. El artículo 6° establece que este Acuerdo no afectará los derechos y obligaciones internacionales asumidos por las partes. El artículo 7° consagra el proceso de resolución de controversias. El artículo 8° establece que podrá ser modificado, enmendado este Acuerdo por otro posterior y, por último, el artículo 9° determina la duración, la entrada en vigor y procedimiento para la denuncia del Acuerdo.

Es por estas razones que sugerimos a la Cámara la aprobación del presente proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Setenta y ocho en setenta y nueve: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y ocho en ochenta: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y nueve en ochenta y uno: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo único.- Apruébase el 'Acuerdo Marco de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún', firmado en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el 17 de junio de 2022".

24.- Integración de comisiones

——Dese cuenta de la integración de comisiones.

(Se lee:)

"La representante nacional Sylvia Ibarguren Gauthier actuará en calidad de delegada de sector en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca".

25.- Licencias.
Integración de la Cámara

——Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes resoluciones:

Licencia por motivos personales:

De la señora representante Elsa Capillera, por el día 15 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Jamil Michel Murad.

Del señor representante Omar Estévez, por los días 15 y 16 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Luis Emilio De león.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señora Agustina Escanellas, señor Alberto Carlos Subi Chagas y señor Manuel María Barreiro.

Licencia en virtud de obligaciones notorias inherentes a su representación política:

Del señor representante Martín Melazzi, por el día 15 de noviembre de 2022, para asistir a la inauguración de la cosecha del trigo a realizarse en Dolores, departamento de Soriano, convocándose al suplente siguiente, señor Aldo Charbonnier.

Licencia por motivos personales:

Del señor representante Mario Colman, por el día 15 de noviembre de 2022, convocándose al suplente siguiente, señor Richard Cáceres Carro.

No aceptan la convocatoria, por esta única vez, los suplentes siguientes señor Andrés Passarino Paolini y señora Diana Analí Olivera Delgado.

Visto la solicitud de licencia del señor representante Mario Colman, por el día 2 de diciembre de 2022, ante la denegatoria por esta única vez de los suplentes convocados, y habiendo agotado la nómina de suplentes, ofíciese a la Corte Electoral a sus efectos.

Montevideo, 9 de noviembre de 2022

FERNANDA ARAÚJO, MARGARITA LIBSCHITZ SUÁREZ, GUSTAVO GUERRERO".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y siete en ochenta: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas. Asimismo, se oficiará a la Corte Electoral solicitando la proclamación del nuevo suplente para el diputado Colman.

(Texto de la resolución de la Comisión de Asuntos Internos por la cual se oficia a la Corte Electoral solicitando la proclamación de nuevos suplentes:)

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales, del señor representante por el departamento de Colonia, Mario Colman.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el día 2 de diciembre de 2022.

II) Que por esta única vez no aceptan la convocatoria de que han sido objeto los suplentes siguientes Andrés Passarino Paolini, Diana Analí Olivera Delgado y Richard Cáceres Carro.

III) Que habiéndose agotado la nómina es pertinente solicitar a la Corte Electoral la proclamación de nuevos suplentes.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República y en el inciso tercero del artículo 1º de la Ley Nº 10.618 de 24 de mayo de 1945, en la redacción dada por el artículo 1º de la Ley Nº 17.827 de 14 de setiembre de 2004.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E:

1) Concédese licencia por motivos personales al señor representante por el departamento de Colonia, del Lema Partido Nacional, Hoja de votación N° 904, Mario Colman, por el día 2 de diciembre de 2022.

2) Acéptanse las denegatorias presentadas, por esta única vez, por los suplentes siguientes Andrés Passarino Paolini, Diana Analí Olivera Delgado y Richard Cáceres Carro.

3) Ofíciese a la Corte Electoral.

Sala de la Comisión, 9 de noviembre de 2022

FERNANDA ARAÚJO, MARGARITA LIBSCHITZ SUÁREZ, GUSTAVO GUERRERO".

26.- Protocolo de Enmienda del Acuerdo por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino (Aprobación)

——Se pasa a considerar el asunto que figuraba en sexto término del orden del día y que pasó a ser cuarto: "Protocolo de Enmienda del Acuerdo por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 737

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

Anexo I

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor diputado Juan Martín Rodríguez.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: en este caso, pasaremos a informar respecto del proyecto de ley por el cual se aprueba el Protocolo de Enmienda del Acuerdo del 3 de abril de 2001, por el que se creó la Organización Internacional de la Viña y el Vino, en lo que respecta a la localización de su sede. Esto fue adoptado por la Asamblea General Extraordinaria de dicha organización el 21 de mayo de 2022 en la ciudad de Dijon, Francia.

Dicha Asamblea aprobó por unanimidad el referido Protocolo de Enmienda por el cual se modifica el artículo 3°, numeral 6) del Acuerdo constitutivo citado, que fuera aprobado por la Ley N° 17.734, de 5 de enero de 2004 e incorporado, por ende, al ordenamiento jurídico de nuestro país.

La modificación promovida consiste en la designación de la sede, que según el nuevo parágrafo 6 del artículo 3°, pasa de estar situada en la ciudad de París a la ciudad de Dijon. El motivo principal para la mudanza es económico, además de pasar a un local histórico y más amplio en la ciudad de Dijon, que será renovado a cargo del Estado francés y cuyo alquiler será subvencionado por aquel.

Asimismo, cabe destacar que la ciudad de Dijon es la capital administrativa de la región de Borgoña, una tradicional zona vitivinícola por excelencia.

Es por estas razones que sugerimos a la Cámara la aprobación del presente proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Setenta y nueve en ochenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Ochenta en ochenta y uno: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y ocho en ochenta: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo único.- Apruébase el Protocolo de Enmienda del Acuerdo del 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la Sede, adoptado por la Asamblea General Extraordinaria, el 21 de mayo de 2022, en Dijón, Francia".

27.- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 y las Enmiendas 2003 y 2004. (Aprobación)

——Se pasa a considerar el asunto que figuraba en séptimo término del orden del día y que pasó a ser quinto: "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 y las Enmiendas 2003 y 2004. (Aprobación)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 168

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

Anexo I

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante, señor diputado Juan Martín Rodríguez.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: en el último asunto que tenemos para informar en la jornada de hoy, vamos a referirnos al protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966, adoptado en la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación, del 11 de noviembre de 1988, que entró en vigencia el 3 de febrero del año 2000, y las Enmiendas 2003 y 2004 a dicho Protocolo adoptadas por sendas resoluciones MSC 143 (77) y MSC 172 (79), que entraron en vigencia el 1° de enero de 2005 y el 1° de julio de 2006, respectivamente.

El Convenio Internacional de Líneas de Carga 1966 contempla aspectos referidos a garantizar la seguridad de la vida y de los bienes en el mar, asegurando la estabilidad del buque mediante la expedición de certificados de francobordo, que constituye la distancia medida verticalmente en el centro del buque, desde la intersección de la cara superior de la cubierta de francobordo con la superficie exterior del forro, hasta la línea de carga correspondiente.

La República Oriental del Uruguay es miembro de este Convenio, que fue incorporado por medio de la Ley Nº 14.556. En él se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

Las reglas tienen en cuenta posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año. El anexo técnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque.

El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanqueidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.

El Protocolo de 1988, que fue adoptado el 11 de noviembre de 1988 y que entró en vigencia el 3 de febrero de 2003, introduce un sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio LL/66, con el fin de homogeneizar los períodos de validez de los certificados, así como los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio.

Dicho Protocolo de 1988 fue enmendado posteriormente por la Enmienda de 2003 realizada al Anexo B del Protocolo de 1988, relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, que fue aprobado el 5 de junio de 2003 mediante la Resolución MSC.143 (77), y por último, por la Enmienda de 2004, que fue aprobada el 9 de diciembre de 2004 y que entra en vigencia en forma internacional en el mes de julio de 2006.

Dicho Protocolo consta de un preámbulo, treinta y cuatro artículos y tres anexos que no vamos a detallar, aunque sí vamos a hacer una mención final.

Este proyecto de ley que incorpora el Protocolo de 1988 fue remitido en el año 2011 por el entonces presidente Mujica, el ministro de Relaciones Exteriores, Roberto Conde, y el ministro de Defensa Nacional, Eleuterio Fernández Huidobro.

Han pasado más de diez años para que el Parlamento -o por lo menos la Cámara de Diputados- finalmente lo apruebe. Cuando solicitamos información al respecto, desde el Ministerio de Defensa Nacional -por estar relacionado a la temática que lo rige- nos sugirieron que se procediera a la aprobación inmediata porque Uruguay estaba quedando atrasado con relación al derecho comparado.

Celebramos -como lo hemos dicho en otras ocasiones- que el Parlamento, más allá de cuándo sean remitidos los acuerdos internacionales, proceda a su aprobación en virtud de la política internacional que identifica a nuestro país.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Setenta y tres en setenta y seis: AFIRMATIVA.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y cuatro en setenta y seis: AFIRMATIVA.

Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y cuatro en setenta y seis: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo único.- Apruébase el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, adoptado en la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación el 11 de noviembre de 1988, el cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000, y las Enmiendas 2003 y 2004 a dicho Protocolo adoptadas por sendas Resoluciones MSC. 143 (77) y MSC. 172 (79) entradas en vigor el 1º de enero de 2005 y el 1º de julio de 2006, respectivamente".

28.- Intermedio

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Pido la palabra por una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Señor presidente: solicito un intermedio de veinte minutos.

SEÑOR PRESIDENTE (Ope Pasquet).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y tres en setenta y cinco: AFIRMATIVA.

La Cámara pasa a intermedio.

(Es la hora 17 y 36)

(Ocupa la Presidencia el señor representante Alfonso Lereté)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 18 y 7)

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¿Me permite, señor presidente?

Solicito un intermedio de veinte minutos.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Se va a votar.

(Se vota)

——Treinta en treinta y uno: AFIRMATIVA.

La Cámara pasa a intermedio.

(Es la hora 18 y 7)

29.- Daños provocados por jaurías de perros a la producción nacional. (Se establecen medidas para minimizarlos)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 18 y 35)

——Se pasa a considerar el asunto que figuraba como tercer punto del orden del día y que pasó a ser sexto: "Daños provocados por jaurías de perros a la producción nacional. (Se establecen medidas para minimizarlos)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 609

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

Anexo I

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante en mayoría, señor diputado Rafael Menéndez.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señor presidente: vamos a dar lectura al informe en mayoría, y después vamos a hacer algunas consideraciones con relación al proyecto que regula el ataque de las jaurías a la producción ovina, básicamente.

El informe dice lo siguiente:

"El proyecto busca disipar de manera eficaz un problema que el ámbito rural sufre hace varios años, así que no estamos frente a algo nuevo, es un problema que golpea de lleno y directo al productor rural

especialmente al que se dedica al rubro ovino, pero que debemos entender al final del día afecta a la sociedad toda en su conjunto, en razón de recursos y tiempo.

Según un estudio de la Facultad de Veterinaria el productor no solo sufre la pérdida de los animales sino que también el desánimo, las ganas de dejar la producción, el tiempo que se pierde en curar esos animales, de ir al pueblo a buscar medicamentos y volver. Todo ese tiempo es productivo; es tiempo que el productor perdió para atender esta problemática.

En el rubro ovino es muy común que las lanas uruguayas se comercialicen al exterior por su buena calidad, ahora imaginen quince o veinte ovejas de lanas trabajadas por generaciones, que se pierden por un ataque de jaurías de perros. Las denuncias de ataques de perros son miles y el Instituto no las puede manejar eficazmente a todas, cosa que termina en ataques no denunciados y con productores desanimados y buscando abandonar el rubro, por eso es tan difícil saber exactamente a cuántos ataques y pérdidas nos enfrentamos.

Los perros y las jaurías vienen de variados lugares, desde el establecimiento de al lado a perros de caza que se perdieron del grupo humano que los acompañaba, hasta de un vertedero cercano y muchos lugares más.

Por esto es importante la colaboración y la exigencia de actividad que este proyecto da al Instituto Nacional de Bienestar Animal porque la causa de los ataques de jaurías de perros es multifactorial y viene de todos lados y ocurre en todos los departamentos del país.

Como primera medida se establece la obligación a propietarios y tenedores de perros que habiten en zonas rurales a que los mantengan en los predios evitando su escape desde la puesta a la salida del sol.

Por otro lado se incorpora a la declaración de semovientes que se realiza anualmente una declaración jurada de tenencia de perros en el establecimiento; la misma permitirá saber la cantidad de perros con la que el establecimiento cuenta.

Se establecen sanciones y multas para aquellos propietarios o tenedores de perros a los cuales se los identifique como responsables del animal que causó daño y estarán obligados al pago de una indemnización que le duela al tenedor o propietario irresponsable.

En cuanto al control de documentación se faculta al Ministerio del Interior a realizar las mismas.

Uno de los problemas que enfrenta el INBA es la falta de financiación y recursos para la creación de albergues, ya que son insuficientes los que existen al día de hoy, esta ley establece que lo recabado por multas será destinado al fortalecimiento de dichos albergues.

Por lo expuesto aconsejamos al plenario, la aprobación del presente proyecto de ley".

Señor presidente, el tema de las jaurías de perros es recurrente. Creo que todos los legisladores reciben, prácticamente en forma semanal, videos de majadas diezmadas, de corderos que quedan huérfanos, de productores que abandonan el rubro ovino. En realidad, teníamos la esperanza de solucionar este problema mediante la creación del Instituto Nacional de Bienestar Animal, porque tiene cometidos muy profundos, muy loables, y creemos que una vez que se establezcan o se pongan en práctica abarcarán esta problemática.

El proyecto de ley intenta no redundar en los cometidos del INBA ni tampoco en lo establecido por la Ley Nº 18.471. Tampoco es una idea propia, sino que parte de los productores del interior del país, de grupos de veterinarios que se han conformado para dar sus aportes. Creo que eso es lo fundamental, señor presidente, porque si hay algo que hay que tener muy claro es que muchos de los legisladores estamos acá por el voto de la gente, que hoy nos está pidiendo respuestas a una problemática que -también hay que decirlo- le ha costado el puesto a uno de los directores del INBA. Posiblemente, si mañana aparecieran ovejas muertas o medio muertas frente a la Plaza Independencia, seguirían rodando cabezas.

Nosotros defendimos el Instituto Nacional de Bienestar Animal, y lo defendemos a capa y espada. Este proyecto de ley pretende brindar un aporte real, a partir del rodamiento de las medidas establecidas por el INBA; intentamos identificar los factores de riesgo de la producción ovina y actuar efectivamente sobre esos puntos.

Es un proyecto de ley, señor presidente, innovador. Nada de esto se ha establecido. Lo lógico es que si seguimos haciendo lo mismo o -lo que es peor- no hacemos nada, estos problemas se van a seguir suscitando.

Hace muy poco votamos en esta misma Cámara la creación de un fideicomiso para el proyecto de la bichera. Vamos a destinar US$ 40.000.000 de los uruguayos, de los productores uruguayos, al combate de la bichera. ¿Y sabe qué, presidente? Hemos bajado de tener veintiocho millones de ovinos a muy poco más de seis millones de ovinos. ¿Cómo vamos a capitalizar esa inversión si el rubro ovino no es fomentado? El problema de las jaurías de perros está afectando a esa baja y hay realidades, señor presidente, que si no las vemos, es porque no queremos: hay una superpoblación de perros y el Estado todavía no ha dado una solución. De hecho, tenemos organizaciones protectoras de animales que están poniendo patrimonio propio. En Tacuarembó hay una que tiene un pasivo de $ 300.000, que es de particulares que van todos los días a darles de comer y beber a trescientos perros que están confinados en un establecimiento.

Es un debe que tenemos con la producción uruguaya; es un debe que tenemos con el interior, con la producción ovina, y lo que intenta este proyecto de ley no es solucionarlo de un día para el otro, pero es seguro que va a contribuir a mitigar el daño que realizan esas jaurías.

Se ha cuestionado mucho que en el proyecto de ley se responsabilice al Estado. Hemos tenido la comparecencia del ministro e integrantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y del INBA en la Comisión de Ganadería, que vinieron a tratar este proyecto de ley. Y, ¿sabe qué? Todos le dieron para adelante, señor presidente. Por lo tanto, sorprende que aquellos que en un momento le dieron para adelante al proyecto de ley hoy se pongan en la retaguardia, diciendo que el Estado no se puede responsabilizar por las muertes. Sí, señor presidente, se tiene que responsabilizar por las muertes, porque si el Instituto que fue creado todavía no tiene los efectos buscados, tenemos que buscar otras vías. ¿Sabe qué, señor presidente? En términos de dinero, el daño por los animales muertos o heridos es muy poco, pero tiene un gran efecto en la producción ovina, un gran efecto psicológico, y lo que están reclamando los productores ovinos es eso: medidas y soluciones.

Hay muy poco para agregar. Yo creo que quienes están ligados a la producción ovina saben que es llevada a cabo fundamentalmente por pequeños productores, aquellos que nosotros, por varias vías, necesitamos que se queden en el medio rural, porque que se vengan a Montevideo es mucho más costoso que tener que pagarles las ovejas muertas al productor, y cuando no se identifica al animal, es mucho más caro. Pero, además, estamos obligando y comprometiendo a que el Instituto Nacional de Bienestar Animal cumpla con los objetivos, con lo que está establecido: la identificación, la castración y el registro de los perros.

Muchas veces estos ataques son producidos por perros de la vecindad. En lo personal, pienso que el término "jauría" no es correcto -lo hemos discutido y nos hemos puesto de acuerdo con muchos productores-; las jaurías no existen. Lo que se forma son grupos de perros que muchas veces causan daño sin saberlo; es el famoso juego del gato y el ratón. El hecho es, señor presidente, que los consiguientes ataques, que son recurrentes semana tras semana, necesitan una solución.

Créanme que este proyecto de ley tiene mucha discusión -ha opinado mucha gente al respecto- y que, a falta de muchos datos, hay que tomar la evidencia empírica que surge de la sociedad. Creemos que este proyecto de ley va a contribuir y, además, va a dar ese aire que necesita el Instituto Nacional de Bienestar Animal para poder actuar.

Nada más, señor presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado Paulo Beck.

SEÑOR BECK (Paulo).- Señor presidente: quiero hacer referencia a las palabras del diputado que me antecedió en el uso de la palabra. Esta fuerza política está de acuerdo en votar este proyecto.

Sabemos que Uruguay llegó a veinticuatro millones de cabezas de ovinos; hoy tenemos seis millones. El país y los ovinocultores enfrentan, tal vez, la peor crisis de la historia. Hoy pagar para esquilar no lo vale la

lana. La lana tiene serias dificultades para su comercialización, y este proyecto viene a arrojar un poco de luz a estos productores que enfrentan esta difícil situación.

Además, es sabido que los pequeños productores, tanto de lana como de carne, tienen un perfil familiar, y que hay un gran espectro de productores que con este marco regulatorio podrán tener una nueva luz para controlar un flagelo que vive la producción ovina en el país, como es el de la jauría. Es por eso que esta fuerza política apoya y ve con beneplácito esta iniciativa.

Por ahora esa era mi referencia.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el miembro informante en minoría, señor diputado Rubén Bacigalupe.

SEÑOR BACIGALUPE (Rubén).- Señor presidente: este es un proyecto de ley que, como bien se ha dicho, se ha discutido en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca. Se trata de una iniciativa generada por el diputado Menéndez, de Cabildo Abierto, más allá de que, como se ha manifestado en varias oportunidades, ha sido evaluado y escrito por diferentes actores relacionados con la realidad que este proyecto atiende.

Sin duda, nuestro espíritu y motivación también es tratar de solucionar el tema de los ataques de las jaurías a las ovejas, a los ovinos, que complica a los productores rurales, fundamentalmente a los pequeños productores; tenemos que buscarles una solución.

En la Comisión -en la que estuvimos trabajando al respecto, conjuntamente con los demás miembros- votamos en forma negativa porque en contactos que tuvimos con referentes de nuestro Partido en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se nos dijo que el tema lo venía trabajando el Instituto de Bienestar Animal. Sabemos que no ha podido llegar a las soluciones que todos quisiéramos, aunque también debemos dejar en claro que se trata de un Instituto formado hace muy poco tiempo -apenas tiene dos años-, que ha tratado de llevar adelante una política, fundamentalmente en lo que tiene que ver con el tema de la castración, que entendemos que no es suficiente, pero que está trabajando para tratar de solucionar estos problemas.

Entendimos también, después de que el proyecto tuvo algunas modificaciones -no solamente en una o dos secciones, sino en varias-, que era bueno informar al respecto al Ministerio y convocarlo, junto con el INBA, para que opinaran al respecto. Las consultas que hicimos no tuvieron un informe favorable y, por lo tanto, decidimos votar en Comisión y trasladar el tema a la bancada del Partido Nacional y tomar posición al respecto. Seguramente, en los próximos minutos, algún compañero va a comentar la votación de nuestro Partido en ese sentido.

Por eso queremos manifestar que estamos de acuerdo con el espíritu del proyecto y con que tenemos que buscar soluciones, pero entendemos que si bien da algunas herramientas, no son las necesarias para tratar de solucionar este tema definitivamente. Por lo tanto, votamos en forma negativa y realizamos el informe en minoría, entendiendo la problemática y sabiendo que hay que buscar soluciones.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado Colman.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Señor presidente: entendemos que este proyecto de ley particularmente apunta a algo que no se ha resuelto hace mucho tiempo. Tiene la buena voluntad de buscar respuesta a un reclamo de muchos productores. A aquellos que vivimos en el pago rural nos plantean la dificultad; la conocemos.

Se trata de un problema que sufren muchos productores, sobre todo aquellos pequeños productores que son los que tienen este tipo de dificultades a la hora de ver diezmadas sus majadas.

Hablo de una cuestión acerca de la cual, de verdad, tenemos que hacer un *mea culpa*, porque nadie del sistema político lo pudo resolver. Me refiero al tema de las jaurías. Entendemos que está bien encaminado, que

hay buena voluntad. No obstante ello -haciendo abstracción de cualquier otro comentario-, debemos manifestar que tenemos discrepancias sobre algunos artículos que se presentan en el proyecto de ley. Consideramos que algunos son contradictorios con nuestra legislación y que otros, en cierta forma, flexibilizan la normativa existente. Si bien es cierto que en ocasiones no se ha podido cumplir -ya se hizo mención a algunas de las finalidades del Instituto Nacional de Bienestar Animal o a otras de las problemáticas que tenemos respecto a los perjuicios que se generan a los productores-, entendemos que algunas normas son contradictorias. Inclusive, no compartimos algunas y, en otros casos, creo que ni siquiera tenemos potestad para legislar.

En tal sentido, lo primero que uno observa es que, en cierta forma, flexibilizamos la obligatoriedad de la responsabilidad del tenedor porque, primero, la estamos limitando a centros poblados de hasta cinco mil habitantes, y la pregunta es por qué, ya que también hay pagos rurales cercanos a poblaciones mayores a ese número de habitantes.

Por otro lado, la ley de bienestar animal establece la obligatoriedad, la tenencia y la salvaguarda de los animales en la vía pública, ya sea en zonas urbanas o rurales. Creo que ese tema también es contradictorio con algunos artículos de la norma que, reitero, apunta a buscar soluciones a un problema que sabemos que existe y que afecta a muchos productores.

Por otra parte, en el inciso final del artículo 3º se establece una responsabilidad objetiva por parte del Estado. No creo compartir la política legislativa en ese sentido. Podemos decir que el Estado debería hacer más sobre esto, y podemos compartir esa reflexión, pero otra cosa es establecer una responsabilidad objetiva por parte del Estado por algo de lo que no es responsable. Es cierto que nosotros debemos responsabilizar a los malos tenedores de los animales y, por ello hay que trabajar muchísimo, sobre todo en el tema del registro nacional y en su obligatoriedad -creo que se está trabajando al respecto, aunque todavía no es suficiente-, pero otra cosa es esta responsabilidad.

Le decía a algunos compañeros que todos sabemos que el caballo que chocás en la ruta no tiene dueño, así como tampoco lo tiene el perro que ataca a una majada. Entonces, vamos a caer en la facilidad -si se quiere- de siempre ir contra el Estado, porque no se puede identificar a estos tenedores, por lo menos en la mayoría de los casos.

Por otro lado, uno observa que es contradictorio, inclusive, con ese fideicomiso que votamos, porque después no se establece contra quién se dirige, es decir, si se dirige contra el Estado, contra el seguro o contra el tenedor. En ese sentido, hay falencias técnicas que no podemos determinar. También hay aspectos presupuestales. Hay un costo, aunque marginal, pero no podemos legislar sobre ese aspecto, porque es materia presupuestal. Creo que este no es el momento adecuado para establecer esa responsabilidad con un costo que va a asumir el Estado.

En el artículo 47 del Código Rural existe un procedimiento que establece lo siguiente: "Los daños y perjuicios causados por animales invasores se fijarán por un perito que designe cada parte, ante la autoridad judicial más próxima y un tercero, solo para caso de discordia, designado por los dos peritos. Si los peritos no coincidieran en la designación, esta será hecha por el Juez de la causa […]".

Entendemos que cuando hablamos de animales invasores nos referimos, sobre todo, al tema de la ganadería. Creo que está establecido un procedimiento que podríamos tratar de abordar de manera de no generar otro tipo de evaluación, para establecer cuál es el monto de los daños.

Por todo eso, señor presidente, entendemos que establece un fin que compartimos: trata de buscar respuesta a una problemática que reconocemos que existe. Sin embargo, consideramos que hay ciertas contrariedades, que tiene ciertas falencias o, directamente, una política legislativa que no compartimos. Es por ello que algunos compañeros de esta bancada estamos dispuestos a votar en general y no votar en particular algunos artículos. Oportunamente, en lo personal, vamos a pedir el desglose del artículo 3º.

Vemos que está circulando un aditivo que hace referencia a un pilar fundamental de la responsabilidad, que es la inscripción y la obligatoriedad -sobre todo- del registro y también del chipeo. Eso no es nuevo para

nosotros, pero sabemos que si no existe una cosa es difícil que exista la otra, que es la responsabilidad a la hora de asumir las consecuencias de un hecho que constituye un problema muy grande para los productores grandes y chicos. Para nosotros, eso es importante destacarlo.

Por último, respecto a la obligatoriedad, creo que fue superada en cierta forma; también tenemos alguna duda respecto a la obligación del INBA para resolver el tema de los refugios. Tenemos una gran problemática en cuanto a los refugios, y sabemos que eso tiene que ser un aspecto a valorarse a la hora de votar este proyecto de ley.

En conclusión, en lo personal, estaría dispuesto a votar en general para después pedir el desglose de algunos artículos que votaríamos negativamente.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Setenta y nueve por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

El proyecto consta de ocho artículos, y hay un aditivo que lo vamos a considerar al final.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: propongo que se suprima la lectura de todos los artículos y del aditivo.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Se va a votar.

(Se vota)

——Ochenta en ochenta y uno: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión el artículo 2°.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Ochenta uno en ochenta y dos: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 3°.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: solicitamos que el artículo 3° se desglose en dos partes. La primera va desde su comienzo, donde dice "Los propietarios", hasta la oración que termina en "quienes determinen el valor a indemnizar"; y la segunda comienza luego del punto y seguido, y va desde "Cuando no se pudiera identificar" hasta el final, donde dice "Asociación de Consignatarios de Ganados".

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Se va a votar la primera parte del artículo 3° desde el comienzo, "Los propietarios", hasta "quienes determinen el valor a indemnizar".

(Se vota)

——Ochenta y uno en ochenta y dos: AFIRMATIVA.

Se va a votar la segunda parte del artículo 3°, que va desde el término "cuando" hasta el final, donde dice: "Consignatarios de Ganados".

(Se vota)

——Cuarenta y ocho en ochenta y tres: AFIRMATIVA.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: en línea con lo expresado por el señor diputado Bacigalupe y en particular por el señor diputado Colman, quiero decir que la segunda parte del artículo 3° consagra una responsabilidad objetiva en contra del Estado.

Quienes hemos pasado por la Facultad y hemos aprendido a partir de las enseñanzas de profesionales del Derecho de nuestro país sabemos que la responsabilidad objetiva del Estado es la excepción. La responsabilidad subjetiva, es decir aquella en la que hay un hecho doloso -o culposo en su defecto-, es la regla general; la consagración de la responsabilidad objetiva se reserva para situaciones excepcionales.

A nuestro juicio, este caso no encuadra dentro de esas posibilidades pues no reúne las características que habitualmente este tipo de situaciones deben tener.

Las doctrinas más recibidas establecen claramente que la responsabilidad objetiva es la que asume el Estado por acciones u omisiones de los funcionarios públicos que hubiesen ocasionado un daño o un perjuicio ilegítimo a un particular. Lo que establece la parte final del artículo 3° es para cuando no se pudiera identificar, o sea que el hecho de no poder identificar la acción u omisión de la que sería pasible el funcionario público es la razón por la que se consagra la responsabilidad objetiva. Entendemos que esa porción del artículo no se ajusta a los principios generales del derecho y, por lo tanto, adolece de ilegitimidad.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señor presidente: evidentemente, el proyecto de ley que estuvo un año en la Comisión recibió aportes de todos los legisladores que la integran; quien no aportó en este proyecto de ley fue porque no quiso.

Voy a preguntar a los legisladores que no votaron la segunda parte del artículo 3° quién paga los animales brucelósicos que aparecen positivos en un establecimiento rural y que por ley tienen que ser destinados a faena. Todos sabemos que el establecimiento de faena los compra a precio de pollo, y ¿quién paga la diferencia? ¿Saben quién la paga? El Estado uruguayo. Los que son del palo de la abogacía tendrían que rever esto; algo se está haciendo mal porque el que paga la diferencia es el Estado uruguayo.

Además, no me parece justo que a una empresa multinacional le demos US$ 40.000.000. ¿Saben de cuánto estamos hablando para indemnización según los animales muertos? Estamos hablando de menos de US$ 50.000 al año. Creo que hay que reflexionar en el sentido de si la producción uruguaya y el productor uruguayo realmente no merecen que el Estado uruguayo se haga cargo por cosas de las que, por omisión, es responsable.

Gracias, presidente.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Señor presidente: vamos a fundamentar por qué no votamos esto.

Compartimos cien por ciento que el productor merece muchísimo; no nos van a correr por ese lado. No es por cuánto dinero el Estado debería abonar por esa circunstancia; se trata de un tema conceptual. Estamos hablando de una responsabilidad objetiva. No existe en este caso dolo ni culpa por parte del Estado ni de los funcionarios del Estado; es por ese argumento.

Lo dijimos cuando votamos en general: nosotros estamos a favor de buscar soluciones. Se entiende que hay un problema y por eso acompañamos. No obstante, tenemos que tener la honestidad intelectual cuando entendemos que no corresponde una responsabilidad objetiva del Estado, y en este caso no corresponde. Lo otro es distinto; es una política sanitaria, no un tema de responsabilidad culpable o dolosa. Estamos hablando de cosas distintas y podemos aseverar, con fundamento, que estamos a favor de los productores y por eso votamos en general este proyecto. Sabemos de este problema, pero otra cosa es lo jurídicamente correcto. Esa es nuestra apreciación y es por eso que nos opusimos -no salió favorable esta votación y por eso nos opusimos- al segundo inciso del artículo 3°.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR SCHIPANI (Felipe).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR SCHIPANI (Felipe).- Señor presidente: no votamos el inciso segundo del artículo 3º por los argumentos que han expuesto los legisladores preopinantes.

Compartimos el espíritu del proyecto y todo lo que tienda a apoyar a los productores que sufren el ataque de las jaurías de perros que muchas veces inutilizan el ganado; por supuesto que en ese sentido es compartible.

Como han dicho los legisladores que se han expresado, creo que hay un encare jurídico equivocado, porque no hay ningún tipo de responsabilidad del Estado en la ocurrencia de estos hechos. Estamos hablando de una actividad económica, como es en este caso la ganadería, pero perfectamente podríamos plantearnos la situación de un comerciante al que se le inutilizan parte de sus productos, al que le rompen una vidriera y no se logra dar con el culpable, o la de un repartidor al que le rompen el vehículo, y el Estado tendría que asumir la responsabilidad por esos hechos. ¿En qué terminaría esto?

Entendemos que el enfoque es equivocado porque parte de determinadas concepciones que no se aplican al funcionamiento de la vida en sociedad y de las empresas y por eso votamos negativamente, lo que reitero no significa ir en desmedro del legítimo derecho que tienen los productores a que haya normas como las que hoy estamos votando que protejan sus bienes, que en este caso son el ganado con el que cuentan.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- En discusión el artículo 4º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y seis en setenta y siete: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 5º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y siete en ochenta: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 6º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta en setenta y nueve: AFIRMATIVA.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Señor presidente: no hemos acompañado este artículo.

Compartimos que tiene que haber una consecuencia a efectos del no cumplimiento de esto; lo que no compartimos son los montos establecidos. Estamos hablando de que 100 UR son aproximadamente $ 149.600; eso es totalmente confiscatorio y motivo de observación.

Entiendo que no corresponde establecer ningún tipo de esas sanciones; por eso no acompañamos este artículo. Sí entendemos que corresponde la aplicación de multas o sanciones.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- En discusión el artículo 7º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y ocho en ochenta: AFIRMATIVA.

En discusión el artículo 8º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y tres en ochenta y uno: AFIRMATIVA.

Hay un artículo aditivo que ya fue repartido en sala, presentado por los señores diputados Nelson Larzábal Neves, Rafael Menéndez, Rubén Bacigalupe y Juan Moreno.

(Texto del artículo aditivo:)

"Establécese que el único sistema de identificación de perros a nivel nacional será a través de la implantación de un microchip, conjuntamente con el ingreso de los datos del animal y de su tenedor responsable al Registro Nacional de Animales de Compañía (Renac)".

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señor presidente: en caso de que este aditivo se vote afirmativamente, debería incluirse luego del artículo 5º.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Correcto, señor diputado.

En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y nueve en ochenta y uno: AFIRMATIVA.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR COLMAN (Mario).- Señor presidente: en el mismo sentido, esto viene a *agiornar* lo votado oportunamente en la Ley de Urgente Consideración y en la ley de bienestar animal y tenencia responsable.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señor presidente: votamos afirmativamente el aditivo propuesto por el Partido Nacional. Entendemos que ya existe el Renac, que es el único Registro para el chipeado y carga de los datos del propietario; eso es sumamente importante y está dentro de lo establecido. Lo votamos porque no es disonante, pero entendemos que es redundante porque ya existe.

Queríamos dejar constancia de esto en la versión taquigráfica.

SEÑOR VEGA (César).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR VEGA (César).- Señor presidente: lo perfecto, desde mi punto de vista, termina siendo siempre contrario de lo bueno; tal vez por sacar lo perfecto no estamos sacando lo bueno.

Yo tenía alguna diferencia en el artículo 3° en lo que refiere a que el Instituto Nacional de Bienestar Animal y la Asociación Rural del Uruguay, mediante acuerdo de partes, serán quienes determinen el valor a indemnizar por el daño ocasionado a los animales de pedigrí. De una manera bastante más simple se podría haber construido ya mismo un índice entre lo que este año costó un animal de tipo comercial y un animal de pedigrí, y podría constar que con ese índice se procedería a determinar el valor a indemnizar por los animales de pedigrí.

Me parece que el proyecto va en el sentido de dar una señal muy clara a un sector que ha sufrido perjuicios muy grandes.

Yo tenía unas ovejitas en mi casa, pero el día que los perros me las eliminaron decidí no tener más. Para mi sorpresa, la última oveja la ejecutaron los perros que andaban por ahí junto con uno de los míos, que se había sumado a la matanza.

Para finalizar, quiero decir que por algo el precio de la carne de oveja, que fue tan barata para nuestro pueblo durante tantos años, ahora resulta casi tan cara como cualquier otra que se compra en la carnicería. Por lo tanto, buena cosa sería que no nos pusiéramos tan reglamentaristas ni tan doctores sin ofender a la hora de hablar de estos proyectos y nos preocupáramos por dar señales al sector productivo, porque de él depende el país.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑORA INZAURRALDE (Alexandra).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra la señora diputada.

SEÑORA INZAURRALDE (Alexandra).- Señor presidente: comparto el espíritu de este proyecto de ley y la preocupación por lo que representan los perros sin dueño para los productores rurales. Creo que todos hemos recibido esa inquietud -más aquí o más allá-, y a quienes no están cerca de productores rurales les debe haber llegado alguna imagen de productores llorando por la producción perdida a causa de los perros.

A veces lo perfecto es enemigo de lo posible. Creo que el proyecto puede merecer algunas objeciones, pero en definitiva las manos levantadas demuestran que, siempre, por algo hay que comenzar.

Yo destaco la función del INBA. El proyecto señala que el INBA dispondrá del destino de los perros capturados. Aquí quiero poner énfasis en que el problema de los perros no es solamente del campo, sino también de las ciudades y los barrios. Hay perros que no son de nadie, que son alimentados por vecinos de determinada cuadra, y después esos mismos vecinos terminan siendo rehenes de la situación de los perros

callejeros, sin poder salir para llevar a un niño a la escuela o ir a trabajar. Muchas veces esos mismos perros, de alguna forma, son cuidadores de bocas de droga en las que se vende pasta base.

Ese es un tema por el cual debemos procurar que existan albergues, pero también tener presente qué pasa en ellos, porque tampoco es bienestar animal -sino un simple maquillaje- pensar que el simple hecho de enviar un perro a un albergue ya es una solución. Yo creo que el tema amerita una reflexión y que cada uno, a la interna, analice el destino y el acopio -así podría llamarse- de los perros en un albergue -a los que les sumaríamos estos perros provenientes del campo y que serían capturados en esa situación-, ya que si no tomamos otro tipo de medidas no va a haber bienestar para ellos ni para la población en general.

Simplemente, quería destacar -a modo de oportunidad- que el problema, una vez que los perros terminen en el albergue, ya no solamente será del campo -que es a lo que refiere este proyecto de ley-, porque además debemos pensar en cómo continúa la situación con la problemática en las ciudades.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y ocho en setenta: AFIRMATIVA.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo 1º.- A efectos de minimizar los daños provocados a otros animales, se establece la obligación a propietarios y tenedores de perros que habiten en centros poblados menores a cinco mil habitantes, zonas suburbanas y rurales, a mantenerlos en condiciones que impidan su salida del predio, durante el tiempo comprendido desde la puesta a la salida del sol.

Artículo 2º.- Se incorporará a la declaración jurada anual de semovientes el número de inscripción en el Registro Nacional de Animales de Compañía de cada uno de los perros de propiedad o tenencia.

Artículo 3º.- Los propietarios o tenedores de perros a los cuales se los identifique como causantes de daños a otros animales de producción, estarán obligados al pago de una indemnización equivalente al doble del valor del animal muerto o herido como consecuencia del ataque infligido, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 125 del Código Rural. El valor de referencia será el establecido por la última publicación emitida por la Asociación de Consignatarios de Ganado previa al día de ocurrido el ataque. En el caso de que el daño haya sido ocasionado a animales de pedigree, serán el Instituto de Bienestar Animal y la Asociación Rural del Uruguay, mediante acuerdo de partes, quienes determinen el valor a indemnizar. Cuando no se pudiera identificar a los perros agresores, la indemnización será a cargo del Estado uruguayo a través de los mecanismos que instrumente la reglamentación de la ley y el monto corresponderá al equivalente de los animales muertos o heridos cuyos valores serán los publicados por la Asociación de Consignatarios de Ganado.

Artículo 4º.- Los perros capturados a los cuales se les haya comprobado la causalidad de los daños, quedarán a disposición del Instituto de Bienestar Animal, quien dispondrá del destino de los mismos.

Artículo 5º.- Todo perro que sea trasladado en un vehículo deberá viajar con la correspondiente cédula emitida por el Instituto de Bienestar Animal y en condiciones de seguridad que impidan su fuga.

Artículo 6°.- Establécese que el único sistema de identificación de perros a nivel nacional será a través de la implantación de un microchip, conjuntamente con el ingreso de los datos del animal y de su tenedor responsable al Registro Nacional de Animales de Compañía.

Artículo 7º.- Los propietarios o tenedores de perros que incumplan lo establecido en los artículos 1º y 5º de la presente ley serán pasibles de apercibimiento o multas cuyos montos oscilan entre 5 UR (cinco unidades reajustables) y 100 UR (cien unidades reajustables) por animal en infracción, según corresponda por la gravedad del caso.

Artículo 8º.- El Ministerio del Interior quedará facultado para realizar las inspecciones y solicitar la documentación correspondiente.

Artículo 9º.- Lo recaudado por concepto de multas será volcado al programa del Sistema Nacional de Albergues del Instituto de Bienestar Animal".

30.- Faena de Animales de Granja. (Se regula la habilitación para productores familiares)

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Se pasa a considerar el asunto que figuraba en cuarto lugar del orden del día y que pasó a ser séptimo: "Faena de Animales de Granja. (Se regula la habilitación para productores familiares)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 629

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

Anexo I

(Ver Anexo de Diario de Sesiones)

——Léase el proyecto.

(Se lee)

——En discusión general.

Tiene la palabra el miembro informante en mayoría, señor diputado Juan Moreno.

SEÑOR MORENO (Juan).- Señor presidente: vamos a informar y a hacer algunos comentarios respecto a este proyecto de ley votado en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, que fue presentado en los primeros meses de 2022 y se consideró durante todo este año. Es importante para nosotros avanzar en este tema.

La mencionada Comisión aconseja al Cuerpo votar afirmativamente el proyecto de ley caratulado "Faena de Animales de Granja. (Se regula la habilitación para productores familiares)".

Este proyecto es resultante de una realidad que tenemos en todo el territorio nacional. El sector productivo en nuestro país es fundamental, y el universo de productores familiares conforma un importante porcentaje al ser un eslabón vital en la cadena productiva.

Este proyecto de ley es también una respuesta para la mejora en el control y el combate del abigeato, flagelo y factor de la desaparición de muchísimos productores que tenían como medio de vida la microproducción. Es por estos motivos que estamos dando respuesta a un tema y una problemática muy importante para ese segmento de productores.

Cabe agregar que los pequeños productores también cumplen un rol importante; sus actividades son generadoras de un impacto positivo y directo en la economía de los diferentes centros poblados que arraigan a las familias rurales.

Si bien existen diversos integrantes en esta cadena y no todos afrontan las mismas problemáticas de igual manera, su permanente dedicación y compromiso -por igual- permiten el correcto funcionamiento y la estabilidad necesaria para contribuir con la economía.

Es por estos motivos que estamos seguros y convencidos de que el proyecto referente a la faena de animales de granja implica muchísima justicia social, con el valor agregado de que contribuye a revertir la situación de la familia rural, que tiene que emigrar a la ciudad por las pérdidas ocasionadas por esta dura realidad.

En el día de hoy, estamos ante una nueva herramienta que constituye un marco que brinda garantías a aquellos que quieren hacer las cosas bien, pudiendo transitar con tranquilidad.

Es para nosotros un honor votar hoy este proyecto en la Cámara de Diputados, con la esperanza de que rápidamente sea considerado en el Senado. Este es un proyecto que hoy queda con media sanción, lo que verdaderamente nos da muchísima emoción, teniendo conocimiento del alcance que va a lograr. La realidad es que habrá un antes y un después de su aprobación.

Agradecemos a los compañeros de la Comisión por trabajar con responsabilidad y mucho respeto en este tema. Queda demostrado que cuando se quiere y hay voluntad política de solucionar los problemas de la gente -en este caso de la más vulnerable, que es la del campo- se puede, sin miramientos político-partidarios y en unión, sacar adelante un trabajo como el que implica el proyecto que estamos considerando hoy y que pasaremos a votar.

Reitero que aconsejamos al Cuerpo que vote afirmativamente, y que es un gran honor y una emoción -para nosotros en particular- dar media sanción en la Cámara de Diputados a este proyecto de ley.

Gracias, señor presidente.

31.- Prórroga del término de la sesión

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Dese cuenta de una moción de orden presentada por el señor diputado Álvaro Viviano.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se prorrogue la hora de finalización de la sesión".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y siete en sesenta y uno: AFIRMATIVA.

32.- Faena de animales de granja. (Se regula la habilitación para productores familiares)

Prosigue la consideración del asunto del asunto en debate.

Tiene la palabra el señor diputado Paulo Beck.

SEÑOR BECK (Paulo).- Señor presidente: esta fuerza política apoya y acompaña este proyecto.

Para mí es bastante familiar esta iniciativa, porque provengo de una familia de inmigrantes y durante toda la vida productiva que compartí con mis padres desarrollamos estas actividades.

A raíz del proyecto anterior, por vía de fundamento de voto, mencioné la crianza de ovejas, y consideramos que hoy existe una persecución a los productores, a los que prácticamente se los trata de delincuentes. Por ejemplo, a un productor de Treinta y Tres, a fines del año pasado, le decomisaron cuatro corderos y fue preso; los cuatro corderos que llevaba fueron enterrados en una cantera de ese departamento, y se equiparó su acción a un delito por abigeato.

Nos parece que este proyecto arroja luces sobre esa violencia contra los productores familiares, porque les permite faenar tanto ovinos como cerdos, conejos y aves.

Como decía, esto arroja luz, por ejemplo, en la faena de ovinos. Hace veinticinco años todos los productores que vivían alrededor del predio donde resido con mi familia criaban ovejas, pero hoy no queda ninguno. La persecución de la fuerza pública -que los categoriza como delincuentes-, las jaurías de perros y el abigeato han logrado diezmar la producción, y eso se nota perfectamente en el stock ovino, porque pasamos de veinticuatro millones de cabezas a seis millones.

También queremos decir que la faena artesanal de estos productos -acá estamos cerca de Canelones y podemos verlo- significa un involucramiento de la familia rural, ya que los niños, los adolescentes y la mujer

rural participan en la crianza de los animales que después pueden terminar en el plato de un vecino, respaldando lo que llamamos nosotros la seguridad alimentaria de los pueblos y de las comunidades, a través del intercambio que muchas veces hacemos los productores, por ejemplo, de un cerdo por un capón. Ese intercambio el productor no lo podía hacer porque no podía salir de la portera de su casa, y en los últimos tiempos hemos visto procedimientos donde se ponía en calidad de delincuentes a productores que nunca habían pisado una comisaría ni siquiera para declarar como testigos.

Entonces, este proyecto también es un mensaje que viene a sumar a la producción familiar y a clarificar un tema para no dejar lugar a interpretaciones de la fuerza pública, para que tengamos tranquilidad y seguridad de que si tenemos un pollo carneado o un cordero para fin de año -ahora que se acercan las fiestas- podremos colocarlo. Además, principalmente, estos productos se venden entre vecinos.

Nos parece de medular importancia que se arroje luz en este camino.

Era cuanto queríamos decir, reiterando que nuestra fuerza política apoya este proyecto, aunque sabemos que no es la solución total, pero sí implica un paso importante y un mensaje relevante para la producción familiar.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR TINAGLINI (Gabriel).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR BECK (Paulo).- Sí, señor diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Puede interrumpir el señor diputado.

SEÑOR TINAGLINI (Gabriel).- Gracias, señor diputado.

Señor presidente: creo que este proyecto va al cerno de lo que es la producción familiar.

Todos conocemos las dificultades que está pasando este sector. Sabemos que hay récord de exportaciones, sobre todo a nivel agroindustrial.

Estamos al tanto de que los precios excepcionales que se obtuvieron -especialmente en la ganadería, en los diferentes *commodities*- hoy tienden a regularizarse y a establecerse en los valores normales; igualmente, son precios muy buenos. Esto hizo disimular o enmascarar la falta de políticas específicas para la producción familiar; esa es la realidad.

Los productores nos comentaban que como el ganado valía aprovecharon, pero todos nos hacíamos la misma pregunta: ¿qué políticas específicas tenía este gobierno para este sector de la producción? Quienes estamos en el interior sabemos qué significa eso.

Siempre hubo suba y baja de precios y mucha producción familiar; los pequeños productores, hacen el manejo productivo y planifican para que las pariciones de las majadas coincidan y puedan vender corderos para fin de año. Eso mueve la aguja de los productores, aunque parezca mentira, porque significa que podrán mandar a sus gurises al liceo del pueblo o a la universidad.

No hace tanto tiempo muchos de estos temas se manejaban con las intendencias. Las escuelas o los clubes de *baby fútbol* pedían a los productores que donaran alguna vaca o cordero para hacer finanzas -todos los que vivimos en el interior sabemos cómo funciona esto-, y había que faenar, pero no todas las localidades tenían un frigorífico categoría uno o una planta industrial. Eso es lo que resuelve el tema de esa faena y de ese beneficio. La intendencia daba el aval y los productores faenaban; había ciertos controles o, por lo menos, algunas reglas claras para hacer ese procedimiento.

No sé si fue a partir de la aplicación de la LUC que empezaron a aparecer algunos cambios y se comenzaron a realizar ciertos controles. Evidentemente, el abigeato, sobre todo en estos últimos seis meses, fue incrementándose en la mayoría de los departamentos del interior. Con esos controles se llegó a decomisar cuando se faenaba para el consumo propio; uno mataba el cordero para fin de año y se lo decomisaban.

En el interior nos conocemos, y lo más probable es que cuando un productor pasa todos los días frente a la comisaría o el destacamento, se sepa quién es, cómo se llama, dónde vive, y si lleva corderos, para quiénes son. Esas son las reglas de juego en el interior.

Voy a resumir mi intervención.

Yo creo que lo que está faltando acá son señales claras para la producción familiar; hubo recortes de programas, como el del acceso al agua y el tema de colonización; ahora se presenta esta iniciativa, que pensábamos que se iba a votar por unanimidad, pero vemos que no va a ser así. Entonces, no se trata solo del discurso; el tema, también, es que cuando hay que levantar la mano es necesario hacerlo.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Puede continuar el señor diputado Paulo Beck, a quien le restan veinte minutos de su tiempo.

SEÑOR BECK (Paulo).- He terminado, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el miembro informante en minoría, señor diputado Rubén Bacigalupe.

SEÑOR BACIGALUPE (Rubén).- Señor presidente: sin lugar a dudas, al igual que en el caso del proyecto anterior, este es un tema por el que todos los legisladores desde hace ya algún tiempo estamos preocupados, debido a la situación que han vivido y viven los productores familiares, los productores más pequeños.

Con este proyecto de ley lo que se ha querido hacer es tratar de solucionar -como ya se ha venido comentando- un problema que fundamentalmente se genera en esta época, cerca de las fiestas y a fin de año, con la venta por parte de estos productores familiares, fundamentalmente de cerdos y corderos, que lo toman, obviamente, como un ingreso importante en su economía familiar.

Nosotros ayer votamos en forma negativa en la Comisión, a pesar de que estábamos de acuerdo con el espíritu y con el fin de este proyecto, porque -así lo hicimos saber y argumentamos-, por contacto mantenido con las autoridades del Ministerio, sabíamos que se estaba por sacar esta semana o la que viene un decreto en este sentido, reglamentando de alguna forma la faena predial y el traslado.

Además, entendíamos que, como en el caso anterior, terminado un proyecto debíamos tener -al ser legisladores oficialistas- la palabra final de quienes, en definitiva, llevarán adelante después lo que allí se plasme. Se nos dijo que no, que no había tiempo. Comprendemos las necesidades que a veces tienen algunos legisladores de sacar adelante un proyecto -en este caso, el diputado Moreno trabajó mucho-, así como los compromisos políticos.

Lo que nos llamó la atención fue la situación política que se generó luego de terminada la Comisión y que ya se deslizó por parte del diputado preopinante, porque en seguida que se vota comienza a circular, y a llegarles la versión a algunos compañeros legisladores, fundamentalmente del departamento de Canelones, de que el Partido Nacional no estaba de acuerdo, que había votado en forma negativa y que iba a votarlo también en forma negativa si ingresaba a Cámara en el día de hoy o la semana que viene.

Seguramente, la información fue la real, porque habíamos votado en forma negativa como únicos representantes presentes en el momento del Partido Nacional, pero quizás se omitió decir la otra parte: que estábamos de acuerdo y que el gobierno ya tenía en carpeta para esta semana o la que viene sacar un decreto en este sentido.

Este proyecto de ley, sin duda, tiene que ser reglamentado por el Ministerio de Ganadería y justamente ya estamos en conocimiento de que esa reglamentación va a salir, como decíamos, en estos próximos días. Pero para dejar tranquilos a aquellos que de alguna forma han querido involucrar al Partido Nacional como que no está de acuerdo con defender a los productores familiares o más pequeños, quiero decirles que el Partido

Nacional ha sido históricamente defensor de los productores familiares, de los más pequeños y de la producción agropecuaria.

También cabe recordar, en el marco de esa persecución de la que se ha hablado -sabemos que han sido casos puntuales-, ese pedido constante que han realizado los productores agropecuarios -todos, los más grandes y los más pequeños- para que se combata el abigeato. Esa es una realidad que nosotros también debemos decirla aquí, porque si bien estamos de acuerdo en que los pequeños productores tienen que sacar su producción y la forma no es mandarla a los frigoríficos, porque los volúmenes no alcanzan, también sabemos que tenemos que proteger a esos mismos productores con el combate al abigeato. A veces es difícil cuando paran a un productor saber si se trata de abigeato o no, pero a ese mismo policía que está haciendo controles en los caminos vecinales o en las rutas nacionales se le podría pedir que tenga la suficiente capacidad como para discernir entre un abigeato y un productor pequeño que está llevando su mercadería para ser comercializada.

Por los motivos expuestos es que nosotros en el día de ayer votamos en forma negativa. Estamos de acuerdo con el espíritu, estamos de acuerdo con la solución, pero no con algunos puntos que tiene este proyecto de ley, porque obviamente es muy amplio y libera en demasía -para nosotros- lo que tiene que ver con la faena artesanal. Acá también debemos tener mucho cuidado con la situación sanitaria. Sabemos que muchos de los productores se preocupan por la situación sanitaria y la inocuidad de los animales que van a ser faenados, pero también otra realidad y como gobierno, como Estado, debemos cuidar y proteger a la ciudadanía, que es la que después consume estos productos.

Es por eso que en el día de ayer votamos en forma negativa en la Comisión, porque queríamos trasladarle este tema a la bancada del Partido Nacional, a las autoridades del Ministerio -que son quienes nos representan-, y la información que teníamos ayer y que tenemos hoy es que prontamente está saliendo un decreto solucionando este tema que para nosotros es fundamental.

Es muy importante el espíritu del proyecto de ley, pero también que un decreto salga rápidamente, porque este tema hoy recién va a tener media sanción; es decir, no le estamos brindando hoy solución definitiva a esos productores agropecuarios. La solución definitiva se la puede brindar el decreto que seguramente el Ministerio de Ganadería va a sacar en las próximas horas.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra el señor diputado Menéndez.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señor presidente: realmente, lo que estamos haciendo hoy es poner en un proyecto de ley algo que, de hecho, se viene suscitando desde que Hernandarias puso la ganadería en el Uruguay.

Yo les pregunto a los legisladores que tienen campo si nunca han donado un cordero para una escuela, por ejemplo. Bueno, fuimos delincuentes. Lo fuimos, porque eso no se puede hacer. Yo pregunto a los legisladores si en los comités en el momento de las elecciones no se terminan comiendo corderos que se traen de las estancias. Entonces, tenemos que poner el foco, señor presidente, en la realidad, porque la nuestra, la de los legisladores que nos sentamos acá, es muy distinta a la que tiene el pequeño productor que cría diez gallinas y que no puede dejar que se le mueran. Algunas se las comerá y otras las venderá. Lo mismo si se trata de un cordero, un lechón, un conejo o, por ejemplo, un criadero de carpinchos, como el que hemos visitado con la Comisión de Ganadería, que está muy cerca de Punta del Este, tiene una demanda grandísima y no puede faenar un animal. Tiene que esperar que venga el importador de Taiwán para exportarlos vivos. Hay situaciones que tenemos que contemplar.

Yo creo que estos proyectos de ley, como el referido a los daños provocados por jaurías de perros o el de la faena predial, sacuden la modorra de los legisladores que se olvidan de que hay otra situación más allá de este Palacio, y para eso estamos acá.

El año pasado hubo acá iniciativas de legisladores del Partido Nacional pidiendo la creación de un tique, de un precinto, para poder comercializar un cordero en las fiestas. Se solventaron ollas populares durante dos años con donaciones de productores también. Eso también hay que decirlo. Entonces, vamos a ponerlo sobre papel.

Este proyecto está perfecto. A mí me gustaría que en el Senado, por ejemplo, o en la reglamentación de la ley también se contemplaran esas otras situaciones que no son tenidas en cuenta acá, como, por ejemplo, la del productor que no siendo productor familiar se lleva un consumo para la casa y si lo agarra la Policía termina barriendo una plaza por una tarea comunitaria. Eso también me gustaría que se incorpore y posiblemente se haga.

Tenemos programas en el Uruguay donde instituciones como el INIA o el SUL están dando apoyo a pequeños productores, y les están dando diez ovejas para que saquen diez corderos, en el mejor de los casos.

Ahora bien, ¿qué va a hacer el productor con diez corderos? ¿Va a pedir un camión para mandarlo a un frigorífico? No; es la realidad del campo, por si alguno no la conoce. Si tenemos programas institucionales que les están dando ovejas a los productores para que se afinquen en el campo, para que produzcan corderos, tenemos que darles la salida para que puedan comercializarlos.

Que no se preocupe el diputado preopinante, porque acá el abigeato no es el problema. En la reglamentación de la ley, justamente, lo que se va a contemplar es un sistema de precinto, un sistema de tique.

Acá no puede faenar cualquiera porque debe contar con un número de Dicose; además, tiene que estar inscripto como productor familiar. O sea, no es que damos vía libre. El cordero o el lechón debe haber sido criado por el productor; no le damos vía libre al abigeato. Posiblemente, lo que vamos a tener que legislar o reglamentar es sobre los aspectos sanitarios. Estoy de acuerdo. Ahora bien, vamos a decir otra cosa: dígase uno que se haya muerto por comprar un cordero en una estancia o por llevárselo y comerlo en su casa. ¡Dígase uno! Pasa lo mismo con un lechón o un pollo. Entonces, vamos a legislar para la gente, que para eso estamos y para eso nos pagan, señor presidente.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra la diputada Nibia Reisch.

SEÑORA REISCH (Nibia).- Señor presidente: voy a ser breve.

Simplemente, quiero felicitar al diputado Moreno por esta iniciativa que ha presentado, relativa a la faena de animales de granja, en la que están implicados los pequeños productores. Esto les va a permitir hacer una diferencia económica y todos sabemos que es un largo reclamo que han hecho los productores. Recuerdo que cuando era edila departamental -estoy hablando de por lo menos hace quince años- estos reclamos también eran hechos ante la Junta Departamental y ante las Cámaras de Diputados y de Senadores.

Quiero reconocer y felicitar el trabajo de toda la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, que sabemos ha actuado con mucha seriedad y responsabilidad en este tema. Además, quiero manifestar mi beneplácito porque, en lo que me es personal, me queda claro que a raíz de la presentación de este proyecto y de su inminente aprobación ha habido un cambio de actitud por parte de algunos integrantes del Poder Ejecutivo, del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en cuanto a avanzar en el decreto. Estaba archivado y, evidentemente, esto fue un incentivo para este cambio de actitud.

Por tanto, reitero las felicitaciones al diputado Moreno y a los integrantes de la Comisión de Ganadería por cómo han tratado el tema.

SEÑOR PRESIDENTE (Alfonso Lereté).- Tiene la palabra la diputada Alexandra Inzaurralde.

SEÑORA INZAURRALDE (Alexandra).- Señor presidente: quiero señalar enfáticamente que no me encuentro, y creo que muchos de nuestros compañeros tampoco -sobre todo los diputados del interior-, comprendida en la expresión "modorra". Lo digo con todo respeto.

Lo voy a demostrar y lo voy a señalar. ¿Por qué? Porque acá tengo una exposición escrita del 12 de octubre de 2021, que evidentemente también fue complemento de reuniones presenciales en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, donde se nos trasmitió el interés y el esfuerzo que se estaba realizando en trabajar en este tema.

Todos sabemos lo que se ha señalado: llega fin de año, llegan las fiestas, y los pequeños productores es la oportunidad que tienen para comercializar, para hacer una diferencia y pagar las cuentas del año. También esto viene de la mano de las donaciones a escuelas, donaciones a la propia Policía. Nadie puede llamarse a sorpresa, porque es parte de la realidad.

Ahora bien, la normativa es muy vieja; es del año 1978. Por lo tanto, estas prácticas chocaban con una normativa tan antigua. Lo que sí debemos enfatizar es que no podemos dejar de lado un concepto erróneo. Me refiero a que el productor pueda llegar a pensar que, en realidad, estamos ante un impedimento novedoso. No hay un impedimento novedoso. El impedimento data del año1978. ¿Por qué existe la confusión en cuanto al impedimento, a lo injusto? Porque lo que sí es nuevo y novedoso es el combate radical al abigeato que viene a proteger la propiedad y muy especialmente a los pequeños productores.

Se trata de un combate frontal al abigeato y los números del Ministerio del Interior nos permiten señalar que estamos en un 36 % menos en cuanto a dicho delito. Estos datos demuestran y ponen en evidencia la necesidad de articular esos intereses: el interés de proteger la propiedad, el interés de proteger la inocuidad sanitaria y el interés de proteger esta pequeña economía de cercanía en el sector rural. El tema es que nunca antes se había vigilado; como si no existiera norma. Por lo tanto, era tierra de nadie y el abigeato crecía.

Estamos frente a una nueva realidad de regularidad, de control, de protección al pequeño productor que, en proporción, era el más perjudicado por esa situación de abigeato. Hay que decir que aparecían los cueros colgados de los alambrados; todos te decían: "Me aparecen en los alambrados los cueros colgados". Frente a esta realidad, y con un Ministerio abocado a trabajar sobre el tema, en el mientras tanto, sobrevolaba entre las distintas autoridades el compromiso de no hacer una cacería de brujas. Eso no significaba convalidar; no significaba cancha libre, pero, evidentemente, la empatía no era suficiente. Había que trabajar y en eso se trabajó. Se trabajó al punto de que se está en vías de firmarse -como señalaba un compañero que habló anteriormente- un decreto que viene a regularizar y a contemplar esta pequeña red de comercialización en el sector rural.

Por eso trasmito: hicimos exposiciones escritas, nos reunimos, expusimos. ¿Saben cómo termina esta exposición escrita? Termina sin la ambiciosa pretensión de tener la solución, pero dispuesta a aportar en lo que esté a mi alcance, si sumar voces contribuye; con la mía cuentan. A esto continúa un pedido de informes, una reiteración de pedido de informes. Tengo que felicitar a los diputados que han sacado adelante sus proyectos en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, porque trabajando el Ministerio en un proyecto, logran avanzar con uno propio. A mí me pasó al revés: presenté un proyecto sobre certificación orgánica vinculado al Ministerio y no tuve la respuesta o tratamiento en la Comisión. Se demoró un año en presentar un informe y una opinión sobre este proyecto, al punto de que cuando llega al Ministerio, este había avanzado sobre el contenido del proyecto que presentamos sobre certificación orgánica.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Ana María Olivera Pessano)

——Celebro que estos diputados -uno de Cabildo Abierto y otro del Partido Colorado- hayan logrado sacar adelante sus proyectos, más allá de que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se encuentra trabajando en esta normativa. Hay un decreto que está bastante avanzado en esta materia.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el diputado Juan Martín Rodríguez.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señora presidenta: en primer lugar, vamos a adelantar nuestro voto negativo al proyecto por los motivos que luego pasaremos a fundamentar, pero antes quisiera recordarle a usted y, a través de usted, al Cuerpo, que si a algún legislador, por alguna cuestión inherente a su persona,

afecta el tratamiento de este proyecto, debe cumplir con el literal M) del artículo 104 del Reglamento. Lo digo porque hemos escuchado a algún señor legislador preopinante decir "a quién no" tal cosa. Bueno, si ese legislador, eventualmente, se encuentra amparado o vinculado a algún proyecto, existe el Reglamento, y hay que cumplirlo.

(Interrupciones)

——Parece que no gusta cuando se dice que hay que cumplir con el Reglamento, pero es la primera obligación que tenemos, porque para eso se nos eligió: para cumplir con la Constitución, con la ley y con el Reglamento, guste o no guste.

Señora presidenta, a través de nuestros representantes en la Comisión de Ganadería hemos tomado conocimiento de cómo fue la discusión del presente proyecto de ley. Tuvimos la suerte y la fortuna -agradezco a mis padres y, en definitiva, a toda la sociedad, que me dio la oportunidad de estudiar en la Universidad de la República- de haber aprendido algo a través de los años en los salones de la Facultad de Derecho. Y algo que nos decían los profesores es que, lamentablemente, muchas veces, los legisladores -es decir, nosotros, porque hoy a uno le toca estar circunstancialmente ocupando una banca en este lugar- tienen esa especie de necesidad de regular todo por ley y de aprobar normas, pensando que por el solo hecho de aprobarlas, la realidad va a cambiar. Y en realidad, muchas veces, las normas, lamentablemente, no terminan siendo más que meras señales o saludos a la bandera para cumplir el propósito.

Voy a dar por hecho la honestidad intelectual y la buena fe que ha tenido el diputado autor del proyecto, a quien aprecio mucho, conozco su dedicación, preocupación y ocupación por estos temas, al igual que las señoras legisladoras y los señores legisladores integrantes de la Comisión de Ganadería. Evidentemente, cuando la Comisión está en conocimiento de que hay un proyecto… Y hablo de proyecto porque, en definitiva, hasta que no tiene todas las firmas no deja de ser un proyecto, por más que esté muy avanzado en ese sentido; de hecho, se nos ha informado que ya han sido recogidas más de una firma de las que debe tener. Tal vez podría haber salido antes, sí; tantas veces se discuten en este Parlamento algunos proyectos de ley por más tiempo del razonable o una resolución, un reglamento, un decreto que tiene que salir del Poder Ejecutivo se dilata más de lo necesario, más de lo conveniente, pero la realidad es que está ahí, está en la boca, está para salir.

Según tenemos conocimiento, porque se nos ha informado -lo adelanto antes de que algún colega haga alguna afirmación en cuanto a que estos no son nuestros temas; está claro que no tenemos un conocimiento acabado de la cuestión de fondo, pero sí tenemos un conocimiento de cuestiones jurídicas y es lo que tratamos de exponer cada vez que hacemos uso de la palabra- esta materia que se incluye en el proyecto de ley es pura y dura de la reglamentación. Son aspectos tan variables, que la dinámica de la reglamentación, del decreto, hace pasible que esta se pueda modificar de acuerdo a la variable de las circunstancias históricas que la ley establece en una cuestión mucho más estanca.

Entendemos que la vía correcta para este proyecto de ley -con el que, repito, no discrepamos en cuanto al fondo porque deben adoptarse medidas que atiendan esta problemática; por supuesto que sí- es la reglamentaria, y tanto es así que respaldamos enfáticamente la labor que ha venido desarrollando el Ministerio de Ganadería con el señor ministro Mattos al frente.

Cuando decimos que el Poder Ejecutivo tiene la responsabilidad de emitir ese decreto, celebramos y destacamos el rol del Ministerio de Ganadería y, en particular, del señor ministro. Respaldamos la actitud del ministro porque ¿qué sentido tendría si después de un año y pico de trabajo por parte del Ministerio y del señor ministro, hoy el Parlamento…? Por supuesto que hay autonomías, hay independencia de Poderes, claro que sí, pero la temática que aborda este proyecto es propia de la reglamentación.

Por eso hacemos hincapié en el rol que ha venido realizando el Ministerio de Ganadería y, en particular, el señor ministro, que entendemos que es el correcto. ¿Que muchas veces se dilata más? Sí, por supuesto, pero en ese proyecto de decreto, según nos informan -repito que hasta que no se materialice con todas sus firmas será un proyecto-, han sido atendidas circunstancias muy diversas como el tema del transporte; transporte y no

comercio, como tal vez estaba incluido en el proyecto original y, luego, en el que aprueba la Comisión, está modificado. Entendemos que esa modificación va en el sentido correcto; tanto es así, que cuando se trabajó y se discutió el tema del decreto…

(Murmullos)

——Señora presidenta, esto me viene muy bien porque a veces las voces se quejan de lo que uno hace o dice, pero después, evidentemente, no actúan de la misma manera, pero poco importa cuando se dice algo que no se comparte.

En ese proyecto de decreto se atienden situaciones en las que la Comisión de Seguridad Rural, la Federación Rural, la Asociación Rural y muy diversas organizaciones con conocimiento real en la materia, han dado su opinión. La opinión ha sido, afortunadamente, confluyente hacia un texto que, por supuesto, establece limitaciones, porque no es una bandera verde, no es un vale todo, y como se dijo acá mismo por parte de un señor legislador, esos límites los va a establecer la reglamentación, porque este proyecto que se va a votar en la jornada de hoy no establece limitaciones. ¿Dónde se van a establecer? En la reglamentación. Por lo tanto, cuando seguramente en los próximos días el proyecto de decreto se convierta en decreto, lo que va a pasar es que todo esto, como dice mi abuela, habrá sido al santo botón, porque lo que necesariamente debe tener ya va a estar dictado en el decreto. Establece limitaciones, establece excepciones, establece responsabilidades para el Ministerio de Ganadería y para el INAC, por supuesto, y seguramente otra serie de elementos más importantes que, repito, coinciden y confluyen en el fondo del asunto. Acá no estamos discutiendo sobre el fondo, pero las formas son importantes, porque para algo hay un librito que se llama Constitución, para algo están las leyes y para algo está el Reglamento.

El Parlamento tiene la posibilidad de aprobar, por supuesto que sí, pero en función de lo que decíamos al principio: hay leyes que se aprueban y que, en definitiva, hasta que no se reglamenten no van a tener capacidad de vigencia alguna, cuestión que seguramente tengamos en los próximos días con el decreto, una vez que sea tal.

Hay circunstancias que esta ley tal vez olvida. Tal vez no; seguramente olvida. ¿Qué va a pasar con las más de dos mil carnicerías que hay en todo el país? Porque por supuesto que hay que contemplar situaciones concretas, pero cuando los productores, así como los carniceros o la gente vinculada a esa área, tomen conocimiento del proyecto, por supuesto que van a expresar determinadas preocupaciones, porque se está omitiendo esa pata fundamental de la cadena y no se está valorando la forma en la que se tiene que ver; se está mirando la realidad solamente con una parte y no se está viendo en su globalidad y en su integridad.

Por eso, vamos a votar en forma negativa el proyecto; repito: no por estar en contra de los fundamentos o del fondo del asunto, sino por entender que esta no es la vía formal ni temporal. Las circunstancias hoy a nosotros nos permiten asegurar y afirmar que en muy breve plazo tendremos una norma, por supuesto, de menor jerarquía que la ley, como un decreto, pero que es del tipo de normas que refieren, reglamentan y regulan este tipo de situaciones.

Esperemos que en breve el decreto esté vigente y de esa forma regular y contemplar la preocupación, que no es de un legislador ni de un partido o de algunos partidos; es la preocupación de los legisladores de todos los partidos que componen esta Cámara, así como la Cámara de Senadores.

Es cuanto teníamos para decir.

Muchas gracias.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señora presidenta: voy a hacer una aclaración porque no quiero que quede en el aire que el proyecto me incumbe o me afecta en algo en lo personal.

Aclaro que no soy productor familiar. El productor familiar está perfectamente definido, y supongo que los legisladores acá saben qué significa, dónde tiene que estar inscripto y demás.

También quiero aclarar que cuando yo me siento en esta banca, lo hago como representante de gente que me votó. Yo no soy abogado, soy veterinario, y no voy a hacer una exposición y preguntar sobre lo que es el IRMA -que es irritabilidad, *rigor mortis*, maduración y alteración- a ver si alguien sabe, porque no es el objetivo. Acá cada uno defiende los intereses que cree defender.

Por lo tanto, como a mí no me dijeron -creo que tampoco lo dice ese libro que tanto se muestra acá, que es la Constitución de la República- que está establecido que hay que ser abogado para ocupar una banca y poder legislar, voy a seguir sentado en esta banca y aportando. Tal vez yo no conozca toda la Constitución, pero conozco la realidad del campo. Estoy recibido desde 1994 y durante treinta y dos años trabajé con productores pequeños, medianos, familiares, colonos. ¡De todo! Posiblemente no conozca toda la Constitución, pero sí la realidad.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado Alfonso Lereté.

SEÑOR LERETÉ (Alfonso).- Señora presidenta: para mí, este tema comenzó por el año 2020.

Estamos hablando de decenas de productores, de decenas de canarios que me llamaban desconsolados. No solamente estaban preocupados, sino que no entendían qué era lo que estaba pasando. ¿Qué era lo que no entendían? Que eran interceptados en caminos, en rutas y la Policía les solicitaba determinada información, y si no podían dar los datos certeros y tener determinados registros, ese episodio podía terminar mal. Y empezamos a hurgar.

Hoy, el diputado Tinaglini fue muy claro y dijo: "Esto fue por controles a propósito después de la aprobación de la Ley de Urgente Consideración". Y es cierto. ¡Claro que es cierto! ¡Se fue a combatir el abigeato! ¡Y vaya si los resultados han sido más que positivos! En mi departamento se creó la Dirección Nacional de Seguridad Rural. El abigeato bajó de un 65 % a un 13 %. Fue espectacular. Sin embargo, quedaron pequeños rescoldos de una acción que no estaba contemplada y que, evidentemente, perjudicaba.

Recuerdo que recorrimos varias sociedades de fomento y también estuvimos en una reunión en Canelón Chico, en la que estaban el diputado Viviano y el colega Radiccioni. Allí recibimos varios improperios fundados, con razón. ¡Tenían razón! A partir de entonces, iniciamos un camino de traslado a las autoridades de gobierno porque, obviamente, nos tenemos que hacer cargo. Dimos la cara y dijimos: "Vamos a hacernos cargo de esta situación". Entonces, iniciamos ese proceso con las autoridades del Ministerio. Sin embargo, antes también habíamos hecho gestiones para minimizar esos impactos. Y a mí no me da empacho decir que, como diputado -el legislador aquí debate y legisla, pero el diputado gestiona-, he hecho gestiones ante el Ministerio del Interior. Claro que las hice. ¡Cómo no las voy a hacer si había personas, trabajadores, en este caso de mi departamento canario, que estaban esperando el momento de llegar a fin de año para vender sus diez corderitos, sus diez lechones! ¡Claro que hice gestiones en el Ministerio del Interior y en Jefatura de Policía! Y las hice porque, evidentemente, allí había que actuar.

En ese planteo ante el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, obviamente, la respuesta fue categórica: "Vamos a iniciar ese proceso para avanzar".

Obviamente, un gobierno tiene ante sí distintas responsabilidades y, a veces, es como un bombero: tiene que apagar muchos incendios. Lamentablemente, este tema fue quedando para atrás. Eso es cierto y vamos a asumir la responsabilidad. No la responsabilidad de los legisladores, porque me consta que todos los legisladores de la coalición y, en particular, de mi Partido, el Partido Nacional, hicieron las gestiones ante el Ministerio y plantearon el tema como se debía plantear. Dejo esa constancia porque es importante hacer la salvedad. Cuando los diputados planteábamos en las bancadas las distintas problemáticas, esto estaba arriba de la mesa, como

otras tantas cosas, como la política de fronteras y problemas vinculados con la salud, etcétera. Este estaba y era una constante.

Por lo tanto, cuando escuchamos y empezamos a tomar conocimiento de que había un proyecto, fue bienvenido. Bienvenido a los efectos de canalizar el tema -y no voy a decir ninguna verdad, porque los que hoy son oposición estuvieron en el gobierno y saben lo que estoy diciendo-, porque a veces al más oficialista de los más oficialistas es difícil que se le concreten las cosas. Es así. El Partido Nacional es el más oficialista de la coalición y a veces se le complica. Es real. Pero no por mala voluntad; es por la razón del artillero. Y bienvenido sea que nuestros compañeros de la coalición hayan logrado ese camino. Hoy dijo un diputado que seguramente eso fue un elemento dinamizador para que el Ejecutivo avanzara en el decreto. Seguramente, venían trabajando desde hace mucho tiempo. Es cierto, y hay que dejar la constancia al respecto. No me cabe duda, pero esto fue el dinamizador, porque si estamos hablando de que en no más de una semana, quizás quince días, pueda estar ese decreto, imagínense: Parlamento y Ejecutivo se dan la mano. Es la perfección. No cabe la más mínima duda.

Entonces, en lo personal yo estoy contento. ¡Claro que estoy contento! ¡Por supuesto que estoy contento! Lo digo porque hoy de noche hay un cabildo en Tala, y están esperando la respuesta de este diputado, que en su momento dio la cara y dijo: "Vamos a encontrar una solución". Hoy voy a poder decir en ese cabildo que existe una solución. Será por la vía rápida o será por la vía lenta, pero va haber una solución. Digo la vía lenta, porque todos somos conscientes también de que el Parlamento tiene tiempos distintos que el Ejecutivo. Por algo la palabra Ejecutivo lo define: es ahora; y, seguramente, el Ejecutivo en diez o quince días pueda estar aplicando ese decreto. Así, el Parlamento, con sus tiempos y con este proyecto que es más amplio -es cierto lo que me dijo el diputado Moreno hace una hora, en el sentido de que el proyecto original del Ejecutivo era, específicamente, para corderos y lechones-, seguramente, va a tener más tela para cortar. ¡Bienvenido!

Ahora bien, debo ser muy claro. Me congratulo por esto, pero no me puedo congratular por algunas reacciones que generaron que nuestro representante en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, que tenía una posición -simplemente lo quiero decir como blanco, para que vean cómo es el ADN del Partido Nacional-, hoy se lo convenciera para que la cambiara. Y se dijo: "Vamos a votar este proyecto". Por lo menos, hablo de los que vivimos en Canelones, que ha sido uno de los departamentos con mayores complicaciones en esta materia.

Yo quiero leer algo que fue y es -porque está todavía en las páginas y en las redes- una captura de pantalla que me enviaron a mí, con mucha tristeza, tengo que informar esto. Dice:

> Informe granjero. Se votó en Comisión de Ganadería de Diputados proyecto de faena artesanal predial con voto negativo del Partido Nacional. Informó el diputado tal -no lo voy a mencionar-, del MPP 609. Este miércoles ampliaremos con la palabra del representante canario.

Acá, al mismo nivel -reitero, al mismo nivel- está la importancia del proyecto con la votación negativa del Partido Nacional. ¿Qué es lo más importante? ¿Qué el Partido Nacional votó negativo o el proyecto? ¡El proyecto es lo más importante, no la votación negativa de los blancos!, porque parece que se está disfrutando que el Partido Nacional votó negativo en la Comisión.

Hoy, no les vamos a dar esa alegría; vamos a votar a favor del proyecto porque estamos convencidos, porque lo venimos trabajando desde el año 2020, porque además sabemos que este tema es una preocupación, no solo de mi departamento, sino de todo el Uruguay.

Gracias, señora presidenta.

(Murmullos.-Apoyados)

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Por favor, por favor, nada de locas pasiones.

Tiene la palabra el señor diputado Álvaro Perrone.

SEÑOR PERRONE CABRERA (Álvaro).- Señora presidenta: hoy es un día extraño para mí porque la verdad que me siento recortado en mis funciones de legislador.

En la mañana, un funcionario del Ministerio de Economía y Finanzas me dijo en la Comisión que yo no podía hacer determinadas preguntas; ahora me entero de que si uno no es abogado no puede estar acá. Cuando me inscribí en la lista para presentarme para diputado en ningún lugar me pidieron el título de abogado.

Hay cosas que se están diciendo que no son ciertas y que quiero aclarar.

Cabildo Abierto se enteró hoy de que había un decreto que venía en camino, pero que no logramos leer y que no sabemos de qué se trata, al tiempo que se solicitaba postergar la aprobación de este proyecto de ley. Nosotros entendemos que no se puede postergar debido a la fecha en que estamos. Y cuando el diputado Rodríguez decía que la votación de este proyecto no sirve para nada, yo le digo que sirve para mucho.

Nosotros hace pocos días participamos de una reunión en San Jacinto donde había unos setenta u ochenta pequeños productores. Fuimos invitados por el diputado Menéndez; estaban los diputados Larzábal y Moreno, y autoridades del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. En ese momento, lo que quería la gente era tranquilidad. Nos encontramos con gente mayor, pocos jóvenes; gente cansada, triste, porque uno de los reclamos que nos hacían -por lo menos a los oficialistas- era que dejáramos de mirar tanto a los grandes productores y que empezáramos a mirar a los chicos. Los que estaban ahí eran todos productores chicos, con poquitos animales, que no saben hacer otra cosa que vivir de eso. ¡Y la preocupación la tenían! Nosotros les dimos la tranquilidad -aunque para algunos este proyecto no sirva para nada- de que íbamos a votar esta iniciativa antes de las fiestas. Ese fue el compromiso que asumimos.

En cuanto a la modorra -se habló de la modorra; me lo anoté acá-, decimos que si este proyecto no se presentaba, el decreto no aparecía; digamos todo. El famoso decreto no lo leímos, no está escrito. No sabemos quién leyó el decreto. Por eso es necesario aprobar este proyecto.

A mí me hubiese gustado que en la reunión de San Jacinto hubieran estado todos los legisladores de Canelones, para sentir en la piel lo que los pequeños productores nos estaban pidiendo y solicitando.

Muchas gracias.

SEÑOR BACIGALUPE (Rubén).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor miembro informante en minoría.

SEÑOR BACIGALUPE (Rubén).- Señora presidenta: lo primero que queremos aclarar es que nosotros no conocemos en profundidad el decreto que puede salir del Poder Ejecutivo o, en definitiva, del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca. Lo que sí es real, luego de que tuvimos contacto con integrantes del Ministerio, representantes de nuestra fuerza política, es que solicitamos a la Comisión postergar por una semana la convocatoria al Ministerio -ya estaba convocado-, para saber en qué consistía el decreto. Quiero aclararlo, porque nosotros tampoco lo conocíamos, pero sí sabíamos que se estaba trabajando en el tema, lo cual fue informado a la Comisión -dentro y fuera de ella- y a sus miembros.

Queríamos hacer esa aclaración.

Muchas gracias, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado César Vega.

SEÑOR VEGA (César).- Señora presidenta: yo iba a argumentar el voto, pero ya que se picó, más vale hablar ahora. Vi al ingeniero Chiesa solo en las barras escuchando parte del debate, pero ya se retiró.

Por suerte acá en la Cámara se habla de los problemas reales del país, del país productivo, al igual que con el proyecto anterior. Ojalá que por buscar lo perfecto salga lo posible, y ojalá que después salga lo perfecto.

Hay mucha desconfianza con algunas de las cosas que ha hecho el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, fue muy rápido para otorgar al vivero de UPM el derecho a volver a usar los productos que se le había prohibido por contaminar el arroyo Santana que desemboca en el río Queguay. Y uno de los productos que hay en esa lista es cancerígeno, demostradamente cancerígeno desde hace años. Para eso fue rapidísimo el Ministerio. Aspiro a que después de esta sesión el Ministerio haga algo mejor y logre su objetivo. Claro que esto es darle tranquilidad a la gente del campo.

Yo he faenado pollos, conejos, lechones, ovinos, corderos, patos; he vendido huevos de pato. Los grandes clientes que tenía para el pato y el huevo de pato eran los chinos del puerto. Ahora me pasé a algo mucho más tranquilo, que es la producción de vegetales y de frutas, y los animalitos para entre casa. ¡Casi vegetariano, diría la diputada!

Nosotros estuvimos cuando la gente de Paysandú sufrió el problema de los incendios -y entiendo muy bien al diputado Moreno de Paysandú, que ha escuchado a todos los pequeños productores, que hace muchos meses que vinieron; él lo dice aquí en la exposición de motivos- y la Mesa de Desarrollo Rural del departamento nos propuso que solucionáramos este tema. Está bien solucionarlo antes de fin de año; capaz que tendría que haber salido antes, pero salió bastante rápido para los tiempos que se toma el Parlamento o la política en general.

A veces pienso en esta dinámica, en lo que le pasa al diputado que está hablando de repente, que no quiere perder; se metió en un brete e igual sigue para adelante porque no quiere perder. Pero, vamos a entendernos un poquito y a no agredirnos tanto. Veo la postura del diputado Lereté, que me parece que va a levantar la mano. Si no entendí mal, levanta la mano ahora. ¿Qué hizo el diputado Lereté? Leyó, y dijo: "Proyecto de ley. Artículo 1°". Parece redundante, pero como tengo tiempo lo voy a leer porque es lo que generalmente no hacemos, porque pedimos que se suprima la lectura. Bueno, a veces está bien suprimir la lectura y, otras veces, francamente, para mí está mal. Pero, bueno, está bien; ahorramos tiempo.

El artículo 1° dice: "Habilítase la faena de animales de producción" -quiero señalar que yo estoy como participante oyente en la Comisión de Ganadería y, por tanto, ya sé los cambios que se hicieron- "(cerdos, corderos, aves, conejos" -esto se discutió y se agregaron a los conejos- "u otros animales de granja que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca entienda pertinente habilitar)" -más o menos se habló de las cabras y demás- "que se encuentren inscriptos en el Registro de Productor Familiar de la Unidad Ejecutora 007 Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP)". Nadie puede estar en contra de este artículo. Si sale algo mejor -porque el Ministerio está apurado por sacar algo mejor-, bienvenido sea; está bien y vamos a quedar esperando.

El artículo 2° dice: "Solo podrán ser faenados en esta modalidad los animales declarados aptos para el consumo humano por la Unidad Ejecutora 005 Dirección General de Servicios Ganaderos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca". Todo el mundo tiene que estar de acuerdo con esto porque, lógicamente, está bien.

El artículo 3° expresa: "Las cantidades y/o cuotas habilitadas de faena deberán ser autorizadas por la Unidad Ejecutora 006 Dirección General de la Granja del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y bajo ningún concepto el productor podrá faenar luego de las 72 horas de expedida la autorización". Está bien.

El artículo 4° dice: "El Productor Familiar deberá….

(Interrupciones)

——Me están acotando que estoy haciendo referencia a un proyecto anterior. Pero, bueno, ta, es más o menos lo mismo.

(Hilaridad)

——Perdón. Para simplificar, quiero decir lo siguiente.

(Interrupciones)

——Sí; me hace falta un abogado.

Uno tiene que evaluar, pienso yo. Claro, no tengo la cantidad de asesores que tienen las grandes bancadas de este Parlamento; por lo menos, por ahora. Pero uno lee y dice: ¿qué hay de malo acá? Entonces, si no hay nada de malo, hasta queda bien que en los partidos grandes, de repente -como sucedió hoy con una diputada-, aparezca una mano sola. Quiero decir que a veces uno se siente bien haciendo eso; a mí me está pasando estos días con el tema de Casa de Galicia, sobre el que voté solo acá; argumenté y después me enteré que había votado solo Botana en el Senado, y argumentó. Hasta pude conversar con Botana y conocerlo mejor.

Entonces, nosotros, cuando venimos acá, ¿siempre vamos a votar lo que quiere la bancada? ¿O somos seres librepensadores que leemos artículo por artículo? Me metí en ese brete, pero ya salí. Entonces decimos, está bien el 1º, está bien el 2º, está bien el 3º, está bien el 4º, está bien el 5º y está bien el 6º. ¡Yo los voy a votar! Y el compañero no tiene que sentirse mal. Entendemos cuando el diputado nos cuenta lo que pasó -ya lo escuchamos en la Comisión de Ganadería- y lo que se esperó por estos productores que, como yo, cuando metía el bichito en el auto, terminaba tarde; todo el mundo lo sabe. Y por eso se abandona a los lechones cuando se puede, ya que uno termina a las 12 de la noche en Navidad, y termina Año Nuevo también a las 12 de la noche. Encima uno tiene que andar intranquilo porque, como ustedes saben, aparece la viveza criolla y alguno lo para, a ver si rescata algún mango para pasar mejor la Navidad. Entonces, uno tiene que agarrar y ceder. ¿O miento yo? No.

En la licencia que a veces me da la señora presidenta me permito decir dos o tres cosas para comentarles a ustedes. Miren que a veces hasta se ve bien -creo que va a pasar en este momento- que algún diputado o diputada de una gran bancada no vote lo que propone su bancada. Pero realmente con este proyecto y el anterior, pero sobre todo con este, en este momento, en noviembre, nuevamente estamos dando un mensaje. Creo que son muy importantes los mensajes que estamos dando desde acá.

No me llevo mucho por los libros, diputado, o por los reglamentos. Cuando empezaron a cargosear con esto un día dije por radio que yo iba a seguir faenando los lechones debajo de un árbol, y que vengan acá a decirme que no puedo. Porque inventamos cosas con esos reglamentos.

El otro día pasé por la Ruta Nº 1, allá por la Facultad de Veterinaria donde está el móvil para la faena. Inventamos el móvil para la faena, pero está ahí tirado. ¿Cuánto le salió eso a la población también? No digo que eso estuvo mal, pero tampoco estuvo bien. Porque en España, según la última noticia que tengo, la Policía sabe quién faena en el pueblo. Y ustedes saben cómo es España, que es más de comarca. Y la Policía sabe muy bien quién faena, y quién es el productor que está vendiendo ese bichito ahí, y nadie lo molesta porque se respetan los mercados de vecindad. Estos son mercados de vecindad que, lógicamente, no le sirven a los frigoríficos ni a las transnacionales ni a los bancos ni a nadie. Y esto tiene que seguir existiendo; la gente en el campo tiene que poder seguir viviendo de la manera que lo hizo durante cientos de años.

Creo que tendríamos que habilitar con nuestra mano para que este proyecto de ley salga en el día de hoy, más allá de las muy buenas ideas que creo que puede aportar el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca para que todavía salga algo mejor que este proyecto, y más adelante los productores puedan estar todavía más tranquilos con lo que está haciendo la política por ellos.

Muchas gracias, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Como ustedes han visto, la lista de oradores está incrementándose.

Tiene la palabra el señor diputado Álvaro Rodríguez Hunter.

SEÑOR RODRÍGUEZ HUNTER (Álvaro).- Señora presidenta: en primer lugar, quiero reconocer el trabajo del compañero Rubén Bacigalupe porque realmente nos representó y trabajó al respecto.

En lo personal, en el año 2020 estuve trasladando al ministro y al subsecretario de entonces -también lo hicimos en el año 2021- un tema que no me tiene que contar ninguno de los legisladores que hablaron anteriormente. Me refiero a lo que significa en cada una de las localidades, principalmente a fin de año, la venta de corderos y de lechones.

Sí quiero marcar diferentes puntos de vista, más que nada, en la manera de legislar. Realmente me preocupa este tema. Hicimos consultas a los coordinadores correspondientes y solicitamos trasladar la votación de este proyecto una semana más; sabemos que se hizo un esfuerzo en ese sentido. ¿Por qué pedíamos ese plazo? Porque entendíamos que este proyecto -sobre el cual no dejo de reconocer las buenas intenciones que lo animan-, claramente, tiene dificultades que llaman la atención y que pueden generar alguna afectación.

Quiero contar al resto de los integrantes de la Cámara que el decreto del que estamos hablando ya se encuentra firmado por el presidente de la República, por los ministros de Ganadería, Agricultura y Pesca, y de Industria, Energía y Minería. Posiblemente, ese decreto se vaya a comunicar en el día de mañana. Por tanto, lo que estamos votando en este momento es nada más y nada menos que una señal, porque ese decreto va a ser ejecutado. Ahora bien, no dejamos de reconocer que el proyecto pudo haber acelerado el decreto correspondiente. Claramente, puede haber ayudado, pero cuando pedimos una semana más fue porque se había trancado el tratamiento por circunstancias que también fueron de público conocimiento. Sabíamos que se venía trabajando en un decreto que realmente era muy bueno. Es una lástima que se haya ido recién alguno de los representantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Realmente, creo que lo que vamos a votar en el día de hoy es una señal, pero estamos convencidos de que el decreto es bastante mejor.

Queremos expresar nuestro descontento, principalmente, por la forma en que se dio todo. Fui partícipe de la rendición de cuentas y del presupuesto quinquenal, y creo que la forma en que tratamos de llevar adelante estos temas no fue esta. Pudimos haber tenido dificultades y desencuentros, pero siempre tratamos de contemplar las diferentes aristas, y cuando pedíamos una semana más era porque sabíamos que este trabajo que hoy llega a tener las firmas correspondientes se iba a estar dando.

Simplemente, quiero dejar marcada esa posición, no como bancada del Partido Nacional, sino en lo personal. Muchas veces escucho el comentario de los más veteranos, de algunos que hay acá que peinan canas, que nos hablan del deterioro constante. Hay veces -y me siento parte- que terminamos siendo partícipes del propio deterioro cuando votamos ni más ni menos que un proyecto de ley para dar una señal. En lo personal, entiendo que había que dar esa señal, pero quizás con una semana más todos hubiéramos hecho nuestra tarea de una manera mejor.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑOR PERRONE CABRERA (Álvaro).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR PERRONE CABRERA (Álvaro).- Señora presidenta: desde esta bancada podríamos hablar sobre descontento por la forma, hasta febrero, sin parar.

Nosotros intentamos ver el decreto hoy y no pudimos. Tengo entendido que se intentó una comunicación con el ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, pero está en Egipto. No sé si se lograron comunicar ahora o cómo hicieron con la firma de este decreto del que el diputado Rodríguez habla. Ahora bien, una semana es mucho tiempo, porque se vienen las fiestas y este proyecto apunta justamente a esas fechas del año.

Gracias, señora presidenta.

SEÑOR RODRÍGUEZ HUNTER (Álvaro).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ HUNTER (Álvaro).- Señora presidenta: sin duda que una semana puede parecer mucho tiempo. La pregunta que le hago al diputado Perrone es si piensa que este proyecto de ley que estamos votando y que seguramente va a entrar en el día de hoy al Senado va a ser tratado y definido antes de una semana. Claramente, no. Entonces, creo que pudimos haber esperado y que pudimos haber coordinado de otra manera. Nos cabe la autocrítica a todos los componentes de esta Cámara. Ojalá que todos puedan compartir que el decreto va a ser mejor que el proyecto de ley que vamos a estar votando en el día de hoy.

Muchas gracias.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Señora presidenta: una cosa que aprendimos, capaz que no en la Facultad, sino directamente en el liceo, es que cuando el ministro, el titular de la Cartera no está actuando, hay alguien que lo subroga; hay un subsecretario. Y cuando el subsecretario está actuando como ministro interino, es quien firma. Por lo tanto, no hay que buscar en Egipto ni en ningún otro rincón del mundo una firma porque siempre hay un responsable en la Cartera que tiene la legitimidad para suscribir una norma de estas características.

SEÑOR PERRONE CABRERA (Álvaro).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

Espero que el *ping pong* culmine.

SEÑOR PERRONE CABRERA (Álvaro).- Señora presidenta: nos íbamos a reunir con el ministro en funciones o el subsecretario; lo salimos a buscar y no lo encontramos dentro del Palacio. Se nos dijo que el ministro en funciones iba a venir a una reunión y no vino. Y el decreto no lo vimos.

El diputado Rodríguez preguntaba si esta era la solución, ya que tiene que pasar por el Senado. Es intención de esta bancada, y lo dijimos en la reunión que tuvimos en San Jacinto, donde asumimos el compromiso -para nosotros fue muy importante esa reunión-, que los fiscalizadores que vayan a actuar tengan en cuenta que hay un proyecto con media sanción.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR MENÉNDEZ (Rafael).- Señora presidenta: yo siempre escuché hablar de la independencia de Poderes y creo que acá está manifestada; es la esencia de la democracia.

Entiendo que hay que trabajar en conjunto con los ministerios. Para el proyecto pasado me reuní muchas veces con autoridades del Ministerio. Ahora bien, uno de los artículos de un proyecto propio lo tuve que bajar porque fue ingresado en la rendición de cuentas sin consultarme, siendo yo el creador del proyecto. Está todo bien, pero me hace acordar a cuando se trató la ley forestal acá; durante más de veinte años, los forestadotes hacían lo que querían en Uruguay y antes de votar el proyecto de regulación forestal, el Ministerio de Ambiente dictó un decreto. Quizás los legisladores tengamos que marcar la guía al Poder Ejecutivo, tratando los temas, para ver si mueve las fichas más rápidamente.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado Nelson Larzábal.

SEÑOR LARZÁBAL NEVES (Nelson).- Señora presidenta: para nosotros es un orgullo votar este proyecto de ley porque la propuesta nace de la sociedad civil, de los productores que se juntan en las mesas de desarrollo rural. La primera nota que nos llegó fue de la Mesa de Desarrollo Rural de Paysandú. Esa primera nota la tomó

el diputado Moreno y fue la que originó este proyecto. Llegaron otras notas a la Comisión en representación de la Mesa de Desarrollo de Canelones. En forma particular, también llegaron notas de productores y de otras mesas de desarrollo, pidiéndonos intervenir para lograr esta solución que se ha encontrado en el día de hoy.

Habíamos intentado poner a votación este proyecto la semana anterior, el día 1° de noviembre, pero el diputado Bacigalupe pidió una semana más para discutirlo en su bancada. En el día de ayer, nuevamente, pidió una semana más para escuchar al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. En ningún momento oí que hubiera un decreto pronto. Es más: en la noche del martes 1° estuvimos en San Jacinto, como decía el diputado Perrone, con más de setenta productores. Allí estaban tres directores políticos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, y en ningún momento dijeron que estaba por salir un decreto. Nos pedían que votáramos este proyecto, porque aun con media sanción se podían lograr algunas cosas, en acuerdo con el Ministerio del Interior. Una de las cosas que pedían los productores era no ser acosados, no ser perseguidos por la Policía, porque sabe quiénes son, dónde están, quién faena un lechón y lo lleva al pueblo para su familia o para algún amigo. Eso era lo que pedían los productores que, como decía el señor diputado Perrone, eran más de setenta u ochenta.

Entonces, creo que esta iniciativa nace de las mesas de desarrollo rural. Como ustedes saben, en las mesas de desarrollo rural se juntan delegados de las sociedades de fomento rural, cooperativas, grupos de productores, etcétera -la gran mayoría son productores familiares-, y son los que manifiestan esa inquietud y es lo que se recoge en este proyecto de ley que se pone a votación en el día de hoy.

Claramente, creo que es una muy buena medida. Se le dan al Poder Ejecutivo y al Ministerio de Ganadería todas las potestades, no se pone ningún límite para que pueda reglamentar esto, y si ya hay una reglamentación pronta, los felicito, realmente, por la celeridad, porque hasta el día de ayer no sabíamos que hubiera un decreto pronto; en ningún momento se nos manifestó de alguna forma clara que podría haber un decreto solucionando este tema.

SEÑOR VALDOMIR (Sebastián).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR LARZÁBAL NEVES (Nelson).- Sí, señor diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Puede interrumpir el señor diputado Sebastián Valdomir.

SEÑOR VALDOMIR (Sebastián).- Señora presidenta: voy a ser muy breve para no extender este debate que, finalmente, se hizo más largo de lo que se tenía previsto, pero algunas alusiones que se hicieron nos obligan, por lo menos, a puntualizar algunas cosas.

Esta discusión que tuvimos en esta última hora me hace acordar a cuando discutíamos sobre el chorizo artesanal en la Ley de Urgente Consideración. La verdad es que se dieron cuarenta y cinco días en la Cámara de Diputados y cuarenta y cinco días en el Senado porque era urgente sacar una disposición que reglamentara los patrones de producción y de comercialización del chorizo artesanal. Ahí había urgencia y no había que sacar nada por medio de una reglamentación específica del Ministerio; ahí había que sacarlo a como diera lugar, porque estaba en juego, entre otras cosas, la viabilidad de un programa político, contenido en una ley de cuatrocientos y pico de artículos. Ese prurito por la buena legislación hoy aparece, pero en aquel momento no. Es un tema muy familiar, muy cercano, señora presidenta.

Usted, como todos los que estamos aquí, se habrá cruzado con que a nuestra bancada muchas veces se le coloca el mote del Fapit, es decir, somos el FA y también somos parte del PIT-CNT, la central única de trabajadores de nuestro país, que tiene mucho renombre y destaque en comparación con las de otros países; de alguna forma, tener una central única de trabajadores nos genera un diferencial. Pero se nos dice eso como un insulto y, en realidad, nosotros tampoco respondemos, porque no entendemos mucho por qué nos lo dicen; eso viene de aquí mismo, del propio Parlamento. Tenemos un ministro que fue presidente de la ARU y nunca nadie de la bancada del Frente Amplio señaló eso como un demérito ni del ministro, ni del gobierno, ni tampoco de la gestión que realiza al frente del Ministerio de Ganadería. Pero, bueno, hay niveles; hay niveles que se

respetan; hay determinados tipos de discusión; por lo menos, está bueno legislar para el bien del común de la población, de este sector tremendamente vital para la producción de alimentos, como es la producción pequeña, la familiar y la de granja.

Ahora, se nos quiere venir a colocar que después de casi un año de debate de esto en Comisión aparecería un decreto, pero el decreto hasta hoy nunca apareció. En definitiva, parece que para algo sirvió la discusión que tuvieron los colegas de todos los partidos en la Comisión de Ganadería, porque promueve un movimiento por parte del Poder Ejecutivo que va a dar mayor certeza y tranquilidad a los productores chicos antes de las fiestas.

El Frente Amplio no le da la derecha a nadie en defensa de la producción familiar y de la producción granjera. Históricamente, hemos tratado de contemplar las necesidades y los intereses de este sector. Si vemos el proyecto, señora presidenta, es por demás garantista.

El artículo 1° refiere a los productores inscriptos en un registro; solamente se pueden faenar animales aptos, cantidades habilitadas con autorización, con declaración jurada vigente y se debe emitir, además, una constancia al comprador de origen de la faena por parte del vendedor. Más garantías que esto, yo no me imagino. No me imagino tampoco una reglamentación que vaya a complementar de manera más exitosa o taxativa y que mejore aún más un proyecto que está bien escrito, bien redactado y fue bien trabajado y discutido en la respectiva Comisión

Creo que a los que les duelen prendas y no van a votar este proyecto es por otras características; no tiene nada que ver con la buena legislación, ni con esperar una semana más o menos. Lo que duele es la famosa mano de yeso, que en su momento nos cuestionaban a nosotros, cuando éramos mayoría y gobierno. Bueno, cuando no está, eso molesta. Entonces, en algún momento lo cuestionaron y ahora que lo quieren aplicar no lo consiguen. Eso genera algún berrinche menor y, en definitiva, es lo que estamos viendo.

Creo que esto le da una garantía al pequeño productor en vísperas de una zafra, ya que se necesita vender algún lechón, algún cordero antes de fin de año para tratar de equilibrar los ingresos mermados en los territorios de nuestro país.

En definitiva, esto se va a seguir discutiendo en el Senado de la República y ojalá una reglamentación futura -esperemos que esa sí no se demore- complete un proceso legislativo de un proyecto que está muy correcto y que le da más certeza a un sector que nosotros queremos proteger y promover.

Muchas gracias, señora presidenta, y muchas gracias, señor diputado Larzábal.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Puede continuar el señor diputado Nelson Larzábal.

SEÑOR LARZÁBAL NEVES (Nelson).- Señora presidenta…

SEÑORA BOTTINO FIURI (Cecilia).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR LARZÁBAL NEVES (Nelson).- Sí, señora diputada.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Puede interrumpir la señor diputada Cecilia Bottino Fiuri.

SEÑORA BOTTINO FIURI (Cecilia).- Señora presidenta: como bien decía el señor diputado, y como bien lo dice el proyecto de ley del señor diputado Moreno, originariamente el proyecto surge de la Mesa de Desarrollo Rural de Paysandú, que nos convocó, a los tres legisladores del departamento, allá, en Paso de los Carros. Además, en esa convocatoria, como sucede siempre en las mesas de desarrollo rural, concurrieron las diversas instituciones involucradas en el tema: la Intendencia, los representantes del Mides y del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca, y ahí se trató por parte de los pequeños productores las dificultades que estaban teniendo. También fue el Ministerio del Interior, y nos llamó poderosamente la atención las expresiones del Jefe de Policía, que fue muy honesto. Él decía que, a veces, miraban para el costado cuando se daban estos traslados. Capaz que en la cabeza citadina de quienes vivimos en las ciudades, y mucho más en la de quienes viven en el área metropolitana, no llegamos a comprender la problemática que se da en pequeñas localidades cuando

tienen que trasladarse hacia otra pequeña localidad o hacia la capital sin poder llevar -como nos contaban-, incluso a sus propios familiares, pequeños trozos que cortaban cuando querían pasar la fiesta en otra ciudad. El jefe decía que él era bueno y miraba para el costado, pero que podía venir un jefe mucho más riguroso que no iba a mirar para el costado y que, en ese caso, iba a decomisar. Evidentemente, las actuaciones pasarían a Fiscalía, por lo que iban a terminar formalizados por abigeato estos pequeños productores rurales que lo único que querían era poder faenar su producción y que, de no hacerlo, estaría sucediendo lo que señalaba el señor diputado Vega.

En realidad, cuando acá decimos que la ruralidad se está acabando y que la gente está despoblando la campaña, es por estas cosas que nos cuentan a quienes representamos a los departamentos. Entonces, nosotros tenemos que conocer esa realidad y trasladarla a este ámbito, independientemente de donde vengamos.

Yo pasé por la Facultad de Derecho y me cuesta muchísimo entender lo rural; tengo que escucharlo y aprenderlo, y lo aprendo de quienes viven en el medio rural, que me han dicho muchísimas veces que ni siquiera podemos interpretar cómo hablan; me han dicho que nosotros no sabemos ni siquiera interpretar lo que ellos expresan. Sin duda, no los conocemos, y estamos muy alejados de su realidad y de la ruralidad.

Por supuesto, asumimos el compromiso de votar este proyecto cuando se presentara; yo lo asumí personalmente cuando se celebró la Mesa de Desarrollo Rural en Paso de los Carros. Además, cuando concurrió la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca a Paysandú -a mi entender hicieron una exposición brillante- también asumimos el compromiso. Eso fue en abril de 2022, y ya pasó un tiempo razonablemente extenso de tratamiento de este proyecto.

Por lo tanto, esta representante por el departamento de Paysandú va a cumplir con el compromiso asumido con sus representados, y va a votar favorablemente este proyecto de ley.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Puede continuar el señor diputado Nelson Larzábal.

SEÑOR LARZÁBAL NEVES (Nelson).- He culminado.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado Ubaldo Aita.

SEÑOR AITA (Ubaldo).- Señora presidenta: en realidad, no pensábamos que el debate del día de hoy fuera a tener la extensión que tiene; además, circuló por varios asuntos y varios planos. Inclusive, se incurrió en algún debate interesante, casi que de competencia de Poderes.

En ese sentido -aunque sé que hay disposiciones constitucionales que disponen que algunos temas deben contar con la iniciativa privativa del Poder Ejecutivo-, creo que este organismo debería reivindicar su capacidad de iniciativa en los distintos aspectos que hacen a la realidad nacional.

Además, considero que una tarea regulatoria perfecta, en sentido amplio, precisa, casi con seguridad, de una ley que tenga la capacidad -esto lo aprendí en 5º Humanístico; no fui a la Facultad, pero sí cursé ese año- de abarcar la generalidad; entonces, un decreto la complementa en términos concretos. Esa sería una tarea regulatoria casi perfecta. Estos fueron algunos de los ribetes que tuvo el debate.

Por otra parte, podríamos profundizar en las razones de este proyecto de ley que hoy estamos considerando -creo que en algún momento se anduvo cerca de ello, a través de la intervención de alguno de nuestros compañeros-, y que tiene que ver con la ausencia, cada vez más pronunciada, de políticas diferenciadas hacia el sector de la producción familiar. La producción familiar necesita de alguna de estas cosas.

Uno de los objetivos o finalidades de este proyecto es complementar los ingresos de la producción familiar; en definitiva, es eso. Además, busca dar a esos productores familiares un grado de cobertura o seguridad jurídica ante las situaciones que enfrentan y que aquí se relataron. Ese es un objetivo que creo que tiene este proyecto, y que puede cumplir.

Por otro lado, se habló de la visita de las comisiones de Ganadería, Agricultura y Pesca, y de Ambiente a Paysandú, y allí también se marcaron situaciones muy puntuales, pero que tienen un interés. Hablaron de algunas localidades del interior rural para las que el acceso físico a este tipo de productos estaba complicado, ya que a veces no había capacidad de distribución y comercialización en alguna zona concreta. En ese sentido, lo que se habilitará hoy, que es la faena predial, es un instrumento que ayudará a solucionar ese problema y a la producción familiar. Entonces, si este proyecto puede cumplir con esos objetivos, y algunos más, debería ser acompañado, porque solucionará esas situaciones concretas; eso es bien claro.

El proyecto no tiene grandes ambiciones; por el contrario, soluciona situaciones concretas que se pueden dar por la falta de acceso físico y permite dar un complemento en determinados períodos del año a los ingresos de la producción familiar que, como dijimos -es un problema importante y digno de debatir-, cada vez más carece de políticas diferenciadas. En conclusión, este proyecto no tiene más que esa ambición, ese objetivo o esa finalidad.

Creo que en la Comisión se trabajó con buen talante; inclusive, respetando los posicionamientos que se establecieron en términos de tiempo, pero también teniendo en cuenta la necesidad de resolver algunas situaciones, y lo hicimos quienes estábamos a favor de un proyecto como este. Por supuesto, otros sectores, lícitamente, marcaron otros posicionamientos con respecto a este proyecto y no lo acompañaron. De todos modos, pudieron seguir tramitando sus decisiones políticas, y hoy quizás puedan acompañarlo. No hay ningún drama en esto y, seguramente, haríamos muy bien si le diéramos esta señal a la producción familiar, ya que, reitero, este proyecto tiene objetivos bien concretos y apunta a resolver una situación que se da permanentemente. Además, este proyecto, más que seguridad jurídica, le otorga tranquilidad para accionar al productor familiar.

Por último, quiero hacer referencia a algunas cuestiones de las que estamos convencidos y que hacen a nuestro planteo de tipo programático.

Seguramente, con la intervención estatal en términos de un frigorífico nacional, la producción familiar estaría mucho más protegida y algunas de estas situaciones -muchas de ellas- tendrían una solución casi total. Digo esto teniendo en cuenta las dificultades que hoy tiene la producción familiar, que es lo que este proyecto, de alguna manera, pretende solucionar.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado Álvaro Viviano.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Señora presidenta: nosotros entendemos la problemática planteada, así como el objetivo que tiene este proyecto de ley, que es intentar dar solución a un problema que tiene mucho tiempo y que se puede considerar desde distintos puntos de vista, inclusive, el que se ha expresado aquí vinculado a la economía y a la producción familiar. Este es un debate que no ha sido ajeno a este Parlamento, ya que hemos entendido y asumido esa parte de la economía en distintas discusiones, por ejemplo, en la de la Ley de Urgente Consideración y en las modificaciones del Tocaf.

Esta discusión no es ajena…

(Murmullos.- Campana de orden)

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Disculpe, señor diputado.

Solicito a los señores diputados que bajen un poco el murmullo para poder escuchar al orador; ya estamos terminando, y luego de que concluya, podremos pasar a la votación del proyecto.

Puede continuar el señor diputado.

SEÑOR VIVIANO (Álvaro).- Gracias, presidenta.

Como decíamos, esta discusión no es ajena para nosotros. Como bien decía el diputado Lereté, en junio participamos de una reunión similar con productores en la cual parte del eje de la discusión era este tema; en esa oportunidad, se dio en un marco general mucho más amplio vinculado a la grave problemática que tiene la producción suina, pero también derivó al debate de la demanda de los productores y de los pequeños productores vinculada a la comercialización de sus productos, particularmente, en estas fechas que se avecinan.

En esa ocasión, como dijo el diputado Lereté, hicimos algunos planteos a las autoridades competentes. También hicimos una exposición escrita referida al tema integral, como decíamos, vinculada a la problemática de la producción suina en general, pero abordando este tema. En el literal A) de esta exposición escrita que firmamos varios legisladores reclamábamos al Poder Ejecutivo la reglamentación urgente de la venta al goteo de lechones y corderos, para dar tranquilidad y amparo a los pequeños productores y ponerlos a salvaguarda de la confusión de eventuales prácticas delictivas como el abigeato y la carneada clandestina, y también para facilitar la comercialización, que es parte del eje de lo que estamos discutiendo hoy aquí.

Como dijimos, nos parece relevante que, de algún modo, se ponga sobre la mesa un tema que es verdaderamente complejo. Suponemos que parte de este problema y de la acelerada final de la discusión también está planteada en esta reunión en San Jacinto, a la que se refirieron hace un rato, junto a productores y otros integrantes de la Cartera de Estado, vinculada al mismo tema.

Es cierto -aunando parte de los criterios que han expresado los compañeros diputados Bacigalupe y Juan Rodríguez- que nosotros teníamos dudas y algunas preocupaciones, por lo cual abogamos por una discusión más integral del proyecto, con la presencia institucional del Ministerio en la comisión respectiva para tratarlo a fondo. No desconozco el tiempo, la dedicación y la preocupación de muchos legisladores en la discusión del tema, pero me hubiera gustado una expresión única e institucional del Ministerio en este último tirón, estudiando este asunto.

También tenemos otras preocupaciones. Es verdad que a los efectos de alivianar la tramitación del proyecto se quitó lo vinculado a la comercialización, pero no nos podemos engañar: ¡el tema central es la comercialización! Si nosotros estamos incorporando el uso, el traslado y el manejo de estos bienes en el marco de lo que se establece para el autoconsumo, nos estamos engañando a nosotros mismos. En el fondo, tenemos que legislar sobre la comercialización. Lo que pasa es que es un problema grave. El INAC no quiere discutir, los carniceros no quieren discutir -hay alguno acá en la vuelta que ahora no está- porque es un tema complicado, pero es el que está en el centro de la discusión. Es mentira que aquel que traslada diez lechones, diez corderos, lo hace para regalárselos a un pariente o para comérselos. ¡Lo hace para comercializar! Entonces, no nos podemos tapar los ojos: más tarde o más temprano, tenemos que abordar ese tema y hacerlo con seriedad.

Es verdad que aquí se han dado algunos desencuentros y algunas desavenencias. Yo no le quiero dar la pelota servida a la oposición, pero tenemos que ser autocríticos. Indudablemente, hace un tiempo algunos legisladores compartimos una Mesa con el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca, donde se definió un compromiso con los productores vinculado a impulsar un decreto. Después, otro grupo de legisladores -del gobierno y de la oposición- nos reunimos con el Ministerio, socializamos con los productores y con los vecinos, y asumimos el compromiso por un proyecto de ley. En el día de hoy se está firmando un decreto que apunta a regular en el mismo sentido que estamos legislando; entonces, por lo menos, hay una falta de comunicación entre nosotros, los legisladores y el Ministerio. Esto debemos reconocerlo. Hoy no están en debate esos temas. Lo que sí está en debate es cómo encaminamos esto.

En lo personal, señora presidenta, conociendo a fondo la problemática en cuanto a los reclamos de los productores y, particularmente, lo que ocurre en estas fiestas, digo que lo perfecto es enemigo de lo posible, y lo posible hoy es lo que tenemos sobre la mesa. A pesar de las diferentes dudas que tenemos, lo vamos a acompañar. Esperamos una nueva discusión y que el Senado lo perfeccione, que aborde otras aristas que, en

mi opinión, no fueron tenidas en cuenta y que deben ser discutidas. Quizás, por qué no, el decreto que no conocemos contenga reglas que rápidamente regulen la situación, que demanda una respuesta para los vecinos y para los productores.

Era cuanto quería decir.

Gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Quiero dejar constancia de nuestro voto negativo.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- En discusión particular.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¿Me permite, señora presidenta, por una cuestión de procedimiento?

Solicito que se suprima la lectura y se vote en bloque el articulado.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Se va a votar si se suprime la lectura del articulado y se votan en bloque los artículos 1º a 6º, inclusive.

(Se vota)

——Sesenta y cuatro en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

En discusión los artículos 1º a 6º, inclusive.

Si no se hace uso de la palabra, se van a votar en bloque.

(Se vota)

——Sesenta y tres en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

SEÑOR UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado Javier Umpiérrez.

SEÑOR UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- Señora presidenta: claramente, en este ámbito damos soluciones políticas. Eso es de orden.

A nosotros nos convocó la Mesa de Desarrollo Rural que sesionó en el local de la Sociedad Cándido Cal, en la localidad de Mariscala, departamento de Lavalleja.

(Campana de orden)

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Disculpe, señor diputado. Se están levantando los diputados y nos falta una votación.

SEÑOR UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- Decía que nos convocaron en la Sociedad Cándido Cal, en Mariscala, por parte de la Mesa de Desarrollo Rural y allí también nos comprometimos a hacer alguna gestión. En su oportunidad, lo que pudimos hacer fue una minuta de comunicación.

Por lo tanto, vemos muy bien la presentación de este proyecto que viene a dar algún tipo de solución a este sector que lo precisa.

SEÑOR ALVEAR GONZÁLEZ (Jorge).- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Tiene la palabra el señor diputado.

SEÑOR ALVEAR GONZÁLEZ (Jorge).- Señora presidenta: es cierto que hablamos con Moreno y con algunos integrantes de la Comisión, y como bien dijo el diputado Viviano: esto tiene que ser perfectible. Pero hoy votamos afirmativamente, con alegría y contentos, porque nosotros somos hijos de pequeños productores.

Mi padre, en su época, también tenía un par de chanchas con las que trataba de hacer negocio a fin de año. Siempre estábamos -como se dice en campaña- con el Jesús en la boca, si pasaba o no pasaba algo porque se lo pudiera detener. Hoy se ha producido un avance.

También celebro y estoy muy de acuerdo, sin conocerlo, con el decreto que ya está firmado -de acuerdo con lo que dijo el diputado Rodríguez- que intenta solucionar esto que es de suma importancia para los pequeños granjeros. Es una lástima que no se haya realizado antes, porque desde que la chancha está en celo hasta que tiene cría y se puede vender pasan aproximadamente siete meses. Por lo tanto, hubiera sido mejor haberlo hecho a fines de mayo o principios de junio, a fin de que toda la gente pudiera haber realizado ese tipo de actividad y no estar viendo si lo hacía o no.

Nuevamente, agradezco que se haya trabajado este tema en la Comisión -a la que felicito- y también en Cámara.

Es cuanto quería decir.

Muchas gracias, señora presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Queda aprobado el proyecto y se comunicará al Senado.

SEÑOR MORENO (Juan).- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑORA PRESIDENTA (Ana María Olivera Pessano).- Se va a votar.

(Se vota)

——Cincuenta y dos por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Texto del proyecto aprobado:)

"Artículo 1º.- Habilítase la faena artesanal predial y posterior traslado de sus productos, de los animales nacidos y criados en el predio, como ser: cerdos, ovinos, aves y conejos, a aquellos productores familiares que se encuentren registrados en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Facúltase a dicho Ministerio a autorizar la faena de otras especies que se entienda pertinente habilitar.

Artículo 2º.- Los productores familiares deberán encontrarse inscriptos en el Registro de Productor Familiar de la Dirección General de Desarrollo Rural.

Artículo 3º.- Las cantidades o cuotas habilitadas de faena para cada predio serán autorizadas por la unidad ejecutora 007 'Dirección General de Desarrollo Rural' del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, conforme a la última declaración jurada.

Artículo 4º.- El productor familiar habilitado deberá contar con el registro ante la División Contralor de Semovientes y deberá dar cumplimiento a las disposiciones de la Ley N° 18.471, de 27 de marzo de 2009, referidas al bienestar animal, a los efectos de ser habilitado para la realización de la faena de los animales, teniendo en cuenta esta modalidad.

Artículo 5º.- El traslado de los animales faenados deberá estar acompañado de la correspondiente constancia que justifique el origen de los animales, en la forma y condiciones que establezca la reglamentación de la ley.

Artículo 6º.- El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca procederá a reglamentar la presente ley en un plazo de treinta días a partir de su promulgación y definirá los requisitos de inocuidad necesarios".

——Se levanta la sesión.

(Es la hora 21 y 27)

OPE PASQUET

PRESIDENTE

Dra. Virginia Ortiz

Secretaria relatora

Sr. Fernando Ripoll

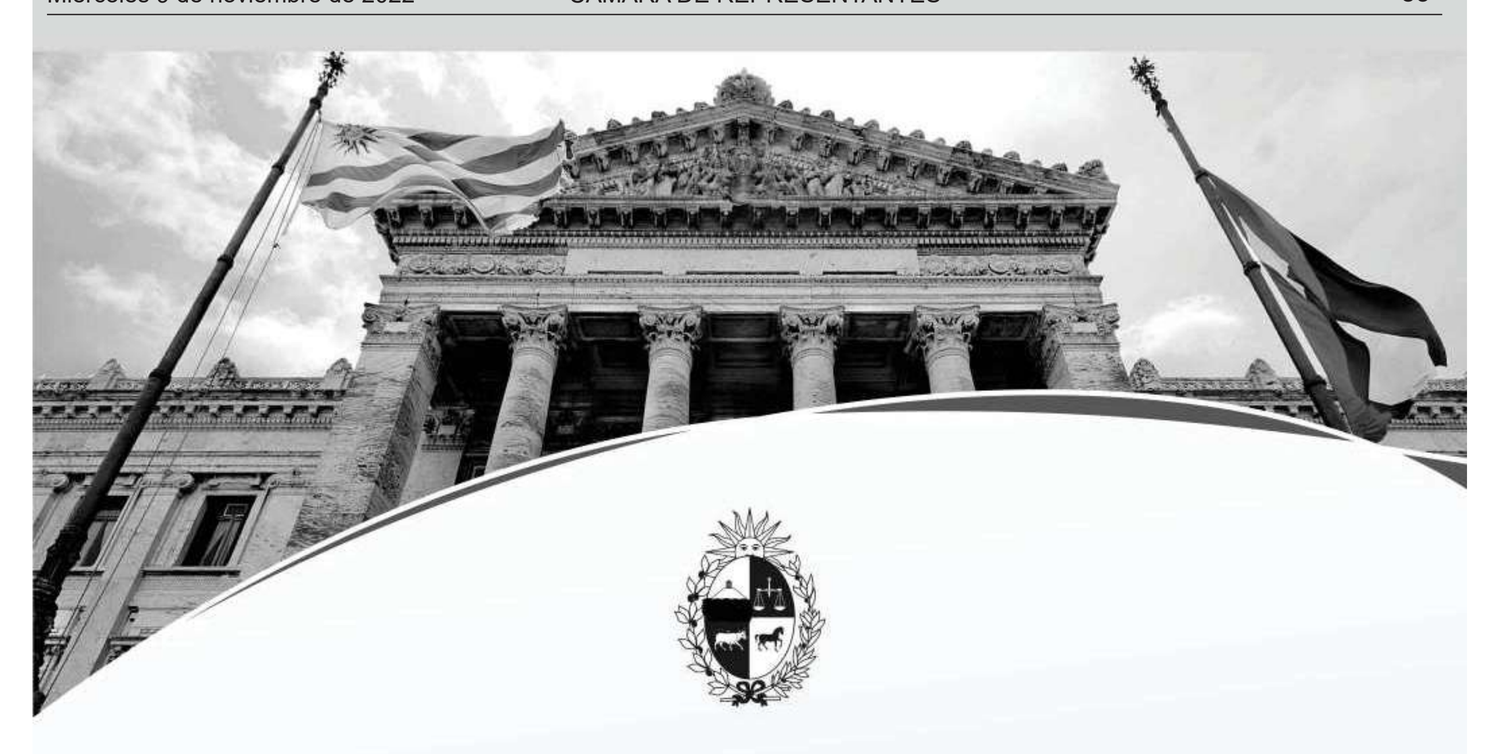
Secretario redactor

Corr.ª Andrea Páez

Directora del Cuerpo Técnico de Taquigrafía

Dep. Legal N° 322.569/01
Impreso en la División Ediciones
De la Cámara de Representantes





ANEXO

46ª SESIÓN

DOCUMENTOS



S U M A R I O

Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca

Repartido Nº 677
Julio de 2022

Carpeta Nº 2682 de 2022

CAPITAL NACIONAL DEL TRIGO

Se declara a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano

- 1 -

CÁMARA DE SENADORES

——

La Cámara de Senadores en sesión de hoy ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY

——

Artículo único.- Declárase a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano, como "Capital Nacional del trigo".

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 5 de julio de 2022.

BEATRIZ ARGIMÓN
PRESIDENTA

GUSTAVO SÁNCHEZ PIÑEIRO
SECRETARIO



COMISIÓN DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

ANEXO I AL REPARTIDO Nº 677
NOVIEMBRE DE 2022

CARPETA Nº 2682 DE 2022

CAPITAL NACIONAL DEL TRIGO

Se declara a la ciudad de Dolores, departamento de Soriano

I n f o r m e

- 1 -

COMISIÓN DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

——

INFORME

——

Señores Representantes:

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara de Representantes, aconseja al Cuerpo, la aprobación de este proyecto de ley.

El trigo es sin lugar a dudas uno de los cereales más usados en la elaboración de alimentos alrededor del mundo, y realmente resulta ser uno de los cultivos más importantes en el planeta, junto con los cultivos de arroz y maíz.

El cultivo del trigo ha estado presente en Uruguay a partir del siglo XVI. En 1528 se planta por primera vez trigo en el territorio nacional, constituyéndose el lugar originario de este tipo de cultivo en el territorio en especial el entorno del río San Salvador, desde entonces la región está ligada a este cereal.

La producción de trigo en Uruguay ha tenido una significativa disminución desde el año 2011, año en que se registró el máximo volumen histórico de 2.016.300 toneladas y la máxima área de siembra correspondiente a 593 mil hectáreas (DIEA, 2012). En los años sucesivos el área de siembra ha venido disminuyendo y se ha estabilizado a partir del 2016 en alrededor de las 200 mil hectáreas.

Sin embargo Uruguay se consolida como el país donde el cereal tiene la mayor productividad por hectárea en la región. La producción total de trigo de la zafra 2020/21 fue estimada por la Dirección de Estadísticas Agropecuarias (DIEA), del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en 936.000 toneladas. El rendimiento promedio a nivel nacional se estimó en 4.181 kilos por hectárea (kg/ha), 28% más que en la zafra anterior, confirmándose como el rendimiento máximo histórico relevado por la DIEA.

La ciudad de Dolores se encuentra ubicada a orillas del Río San Salvador, habiendo sido fundada por los españoles el 22 de setiembre de 1801. Se trata de la segunda localidad en población del departamento de Soriano, a la que podemos considerar como el "granero del país". Desde antes de configurarse la Banda Oriental, la agricultura fue una de las actividades más salientes de la zona.

Su siembra, año tras año, forma parte de la identidad de Dolores. Tan es así, que una espiga de trigo integra su escudo. En 1889 se funda el Molino San Salvador, erigiéndose como un trascendente avance en la industrialización y en la generación de la cadena de valor. En 1974 se realizó la primera Fiesta Nacional del Trigo y la segunda, un año más tarde. A partir de entonces, se acuñó la denominación de la capital del trigo para orgullo de los doloreños.

El trigo constituye el factor más distintivo de una zona cuyos pobladores con abnegado empuje y alto compromiso ciudadano han logrado anteponerse a adversidades climáticas como el tornado de abril del 2016.

- 2 -

Por todo lo expuesto aconsejamos al plenario la aprobación de este proyecto de ley, en el que se declara a la ciudad de Dolores como la "capital nacional del trigo".

Sala de la Comisión, 13 de setiembre de 2022

NELSON LARZÁBAL NEVES
Miembro Informante
UBALDO AITA
RUBÉN BACIGALUPE
PAULO BECK
VIRGINIA FROS ÁLVAREZ
RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA
JUAN MORENO



COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNOS

REPARTIDO Nº 769
NOVIEMBRE DE 2022

CARPETA Nº 3073 DE 2022

LUIS BATLLE BERRES

Se dispone la colocación de un retrato en el despacho de Presidencia de la Cámara de Representantes

———

- 1 -

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

— —

Artículo único.- Dispónese la colocación de un retrato de Luis Batlle Berres en el despacho de la Presidencia de la Cámara de Representantes.

Montevideo, 1º de noviembre de 2022

OPE PASQUET
Representante por Montevideo
MARÍA EUGENIA ROSELLÓ
Representante por Montevideo
OMAR ESTÉVEZ
Representante por Salto
JUAN MORENO
Representante por Paysandú
JORGE ALVEAR GONZÁLEZ
Representante por Canelones
FELIPE SCHIPANI
Representante por Montevideo
MARTÍN MELAZZI
Representante por Soriano
NIBIA REISCH
Representante por Colonia
CONRADO RODRÍGUEZ
Representante por Montevideo

— — — — —

- 2 -

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

— —

El día 26 del corriente mes de noviembre se cumplirá un nuevo aniversario del natalicio de don Luis Batlle Berres, quien en el curso de su extensa trayectoria política fue diputado en varias legislaturas y Presidente de la Cámara de Representantes entre 1943 y 1945.

No es esta la ocasión para intentar exponer siquiera un esbozo de la biografía de quien fue en su tiempo -más allá de coincidencias o discrepancias- una de las figuras más importantes de su partido, el Partido Colorado, y de la vida política del país. Fundador de la histórica lista 15 y del diario Acción, Presidente de la República entre 1947 y 1951, Presidente del Consejo Nacional de Gobierno entre 1955 y 1956, fue hasta su muerte -acaecida el 15 de julio de 1964- un líder carismático y de hondo arraigo popular.

Los abajo firmantes proponen a la Cámara de Representantes que el retrato de Luis Batlle Berres luzca en el despacho que él supo ocupar, como homenaje a un leal servidor de las instituciones democráticas y gallardo abanderado del Partido Colorado hasta el día mismo de su desaparición física.

Montevideo, 1º de noviembre de 2022

OPE PASQUET
Representante por Montevideo
MARÍA EUGENIA ROSELLÓ
Representante por Montevideo
OMAR ESTÉVEZ
Representante por Salto
JUAN MORENO
Representante por Paysandú
JORGE ALVEAR GONZÁLEZ
Representante por Canelones
FELIPE SCHIPANI
Representante por Montevideo
MARTÍN MELAZZI
Representante por Soriano
NIBIA REISCH
Representante por Colonia
CONRADO RODRÍGUEZ
Representante por Montevideo



COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

REPARTIDO Nº 734
SETIEMBRE DE 2022

CARPETA Nº 2910 DE 2022

ACUERDO MARCO DE COOPERACIÓN CON LA REPÚBLICA DE CAMERÚN

A p r o b a c i ó n

- 1 -

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE
EDUCACIÓN Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA,
ENERGÍA Y MINERÍA
MINISTERIO DE
DESARROLLO SOCIAL

— —

Montevideo, 30 de agosto de 2022

Señora Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de ley adjunto, mediante el cual se aprueba el "Acuerdo Marco de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún", firmado en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el 17 de junio de 2022.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

— —

El Acuerdo de cooperación suscrito, se ha inspirado en el deseo de profundizar la amistad y el entendimiento entre ambos países, sobre la base de los principios de respeto a la soberanía nacional, la igualdad y la reciprocidad de los beneficios, reconociendo la conveniencia que la cooperación en el dominio económico, comercial, social, cultural, científico y técnico, puede traer a ambos países.

En ese sentido, el referido Acuerdo establece un marco general de cooperación bilateral entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún, permitiendo promover e intensificar la cooperación entre los dos países en ámbitos de interés común.

Asimismo, este Acuerdo fortalecerá la cooperación entre ambas Partes en el largo plazo, para lo cual prevé la creación de una Comisión Mixta para coordinar y promover la cooperación mutua, con la función de brindar seguimiento a la aplicación del Acuerdo, evaluar propuestas de implementación del mismo y desarrollar la cooperación acordada.

TEXTO

El Acuerdo consta de un preámbulo y nueve artículos.

El artículo 1 establece que el Acuerdo define un marco general de cooperación entre ambos países.

El artículo 2 menciona el propósito del Acuerdo, que será promover e intensificar la cooperación entre los dos países en ámbitos de interés común, sobre la base de los principios de igualdad, respeto mutuo de la soberanía y reciprocidad de los beneficios.

- 2 -

El artículo 3 determina los diferentes ámbitos de cooperación, que serán: económico, comercial, social, cultural, científico y técnico, así como cualquier otro de interés mutuo de las Partes.

El artículo 4 establece que además del presente Acuerdo, se podrán celebrar acuerdos específicos en cualquier área de interés común, previendo la posibilidad de la participación de un tercer país o de una organización o institución internacional o regional, según acuerden las Partes. Se podrán celebrar asimismo, por parte de dependencias y organismos de ambos Estados, instrumentos de cooperación sectorial que estimen necesarios para fortalecer la relación bilateral, previa consulta y en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores de las Partes.

El artículo 5 prevé la creación de una Comisión Mixta para dar seguimiento a la implementación de este Acuerdo, evaluar las propuestas formuladas para la implementación de las disposiciones del mismo y desarrollar la cooperación en las áreas abarcadas por el Acuerdo u otras de interés mutuo.

El artículo 6 indica que este Acuerdo no afectará los derechos y obligaciones internacionales asumidos por las Partes en otras convenciones internacionales.

El artículo 7 prevé la resolución de controversias planteadas por la interpretación o aplicación de este Acuerdo, a través de consultas y negociaciones directas entre las partes, por vía diplomática.

El artículo 8 establece que el Acuerdo podrá ser modificado o enmendado por acuerdo escrito entre las Partes, y el procedimiento a seguir a los efectos de la entrada en vigor de las enmiendas.

El artículo 9 determina la duración, entrada en vigor y procedimiento de denuncia del Acuerdo.

En atención a lo expuesto y reiterando la conveniencia de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera a la señora Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

LUIS LACALLE POU
FRANCISCO BUSTILLO
AZUCENA ARBELECHE
PABLO DA SILVEIRA
WALTER VERRI
MARTÍN LEMA

—————

- 3 -

PROYECTO DE LEY

— —

Artículo único.- Apruébase el "Acuerdo Marco de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún", firmado en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el 17 de junio de 2022.

Montevideo, 30 de agosto de 2022

FRANCISCO BUSTILLO
AZUCENA ARBELECHE
PABLO DA SILVEIRA
WALTER VERRI
MARTÍN LEMA

— — — — —

- 4 -



República Oriental del Uruguay

ACUERDO MARCO DE COOPERACIÓN

ENTRE

LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Y

LA REPÚBLICA DE CAMERÚN

La República Oriental del Uruguay y la República de Camerún, en adelante "las Partes";

INSPIRADOS por el deseo de profundizar la amistad y el entendimiento entre ambos países;

CONSCIENTES de sus intereses mutuos y de la necesidad de coordinar sus esfuerzos para alcanzar objetivos comunes;

EXPRESANDO su deseo de consolidar y aumentar aún más su cooperación sobre la base de los principios del respeto de la soberanía nacional, la igualdad y el beneficio mutuo, de conformidad con el derecho internacional y la legislación nacional de cada país.

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

El presente Acuerdo define el marco general de la cooperación bilateral entre la República Oriental del Uruguay y la República del Camerún.

Artículo 2

Las Partes se comprometen a promover e intensificar la cooperación entre los dos países en ámbitos de interés común, sobre la base de los principios de igualdad, respeto mutuo de la soberanía y reciprocidad de los beneficios, de conformidad con los principios del Derecho internacional de la Carta de las Naciones Unidas y con sus legislaciones nacionales, así como con las disposiciones del presente Acuerdo.

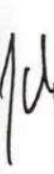
Artículo 3

Las Partes promoverán la cooperación en los ámbitos económico, comercial, social, cultural, científico y técnico, así como en cualquier otro ámbito de interés mutuo acordado por las Partes.

- 5 -



República Oriental del Uruguay



Artículo 4

Las Partes podrán celebrar acuerdos específicos en cualquier área de interés, según lo acordado mutuamente.

Estos acuerdos complementarios deberán especificar los programas y proyectos de cooperación, las metas y objetivos, los recursos financieros y técnicos, los cronogramas de trabajo, así como los lugares de su implementación. La participación de un tercer país o de una organización o institución internacional o regional, según lo acordado por las Partes, también podrá incluirse en estos acuerdos complementarios.

Además, las instituciones y órganos competentes de la República del Camerún y de la República Oriental del Uruguay podrán formalizar los instrumentos de cooperación sectorial que estimen necesarios para fortalecer sus relaciones bilaterales, previa consulta y en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores de las Partes.

Artículo 5

1) Las Partes acuerdan crear una Comisión Mixta, compuesta por representantes de ambas Partes, para coordinar y promover la cooperación entre los dos países mediante:

a) Un seguimiento de la aplicación del presente Acuerdo;

b) Evaluación de propuestas formuladas para la implementación de las disposiciones del presente Acuerdo;

c) Desarrollo de la cooperación en las áreas abarcadas por este Acuerdo u otras de interés mutuo acordadas por las Partes.

2) La Comisión Mixta se reunirá cuando sea necesario según lo acordado por ambas Partes y alternando entre las Partes si es posible.

3) Las disposiciones recomendadas por la Comisión Mixta para la aplicación del presente Acuerdo se llevarán a cabo de conformidad con la legislación nacional de las Partes.

Artículo 6

El presente Acuerdo y las medidas adoptadas en el marco de su aplicación no afectarán los derechos u obligaciones derivados de los convenios internacionales a los que hayan adherido las Partes o de los tratados, acuerdos o memorandos en vigor entre cualquier Parte y un tercero, incluidas las organizaciones económicas regionales y/o internacionales.

- 6 -



República Oriental del Uruguay

Artículo 7

Cualquier controversia que surja de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo será resuelta amistosamente mediante consultas y negociaciones directas entre las Partes, por vía diplomática.

Artículo 8

El presente Acuerdo podrá ser modificado o enmendado por un acuerdo escrito entre las Partes, y entrará en vigor en la fecha de recepción de la última nota diplomática por la que se transmita la aprobación de dichas modificaciones o enmiendas.

Artículo 9

El presente Acuerdo entrará en vigencia en la fecha de recepción de la última notificación escrita por la cual las Partes notifiquen una a la otra, por vía diplomática, el cumplimiento de sus trámites jurídicos internos necesarios para la entrada en vigencia del presente Acuerdo. Permanecerá vigente por un período de 5 (cinco) años a partir de la fecha de su entrada en vigor y se renovará automáticamente por uno o más períodos similares.

Este Acuerdo podrá terminarse en cualquier momento a instancias de una de las Partes, que notifique por escrito a la otra Parte con 6 (seis) meses de anticipación sobre su intención de terminar este Acuerdo por la vía diplomática.

La terminación de este Acuerdo no afectará la implementación de los programas y proyectos de cooperación firmados en el marco del mismo, hasta que se haya cumplido por completo con dichos programas o proyectos, a menos que las Partes acuerden lo contrario.

EN FE DE LO CUAL, estando quienes suscriben autorizados a estos efectos por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo Marco de Cooperación.

- 7 -



República Oriental del Uruguay

HECHO en la ciudad de Montevideo el 17 de Junio del año 2022 en dos ejemplares originales en idiomas español, francés e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier discrepancia en la interpretación, prevalecerá la versión en inglés.

Por

la República Oriental del Uruguay

S.E. Carolina Ache Batlle

Ministra Interina del Ministerio

de Relaciones Exteriores

Por

la República de Camerún

S.E. Mbella Mbella

Ministro de las Relaciones Exteriores

de la República de Camerún

Escribana Marta Visconti
Directora
Dirección de Tratados

COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

ANEXO I AL
REPARTIDO Nº 734
OCTUBRE DE 2022

CARPETA Nº 2910 DE 2022

ACUERDO MARCO DE COOPERACIÓN CON LA REPÚBLICA DE CAMERÚN

Aprobación

Informe

- 1 -

COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

——

INFORME

——

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a su consideración el presente proyecto de ley por el cual se aprueba el "Acuerdo Marco de Cooperación entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún", suscrito en la ciudad de Montevideo, el día 17 de junio de 2022.

ANTECEDENTES

El presente Acuerdo se ha inspirado en el deseo de profundizar la amistad y el entendimiento entre ambos países, sobre la base de los principios de respeto a la soberanía nacional, la igualdad y la reciprocidad de los beneficios, reconociendo la conveniencia que la cooperación en el dominio económico, comercial, social, cultural, científico y técnico, puede traer a ambos países.

En ese sentido, establece un marco general de cooperación bilateral entre la República Oriental del Uruguay y la República de Camerún, permitiendo promover e intensificar la cooperación entre los dos países en ámbitos de interés común.

Asimismo, este Acuerdo fortalecerá la cooperación entre ambas Partes en el largo plazo, para lo cual prevé la creación de una Comisión Mixta para coordinar y promover la cooperación mutua, con la función de brindar seguimiento a la aplicación del Acuerdo, evaluar propuestas de implementación del mismo y desarrollar la cooperación acordada.

Corresponde señalar que la firma del presente Acuerdo, se da en el marco de la visita a nuestro país del señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Camerún, Lejeune Mbella Mbella, la cual fuera posible gracias a las gestiones del señor Javier Volonté, quien años atrás, oficiara de Cónsul Honorario de la República de Camerún en la República Argentina, y por ese entonces, facilitara e hiciera posible el establecimiento de las relaciones diplomáticas entre nuestro país y la nación africana (2017).

CONTENIDO DEL ACUERDO

El presente Acuerdo consta de un preámbulo y nueve artículos.

El artículo 1 establece que el Acuerdo define un marco general de cooperación entre ambos países.

El artículo 2 menciona el propósito del Acuerdo, que será promover e intensificar la cooperación entre los dos países en ámbitos de interés común, sobre la base de los principios de igualdad, respeto mutuo de la soberanía y reciprocidad de los beneficios.

- 2 -

El artículo 3 determina los diferentes ámbitos de cooperación, que serán: económico, comercial, social, cultural, científico y técnico, así como cualquier otro de interés mutuo de las Partes.

El artículo 4 establece que además del presente Acuerdo, se podrán celebrar acuerdos específicos en cualquier área de interés común, previendo la posibilidad de la participación de un tercer país o de una organización o institución internacional o regional, según acuerden las Partes. Se podrán celebrar asimismo, por parte de dependencias y organismos de ambos Estados, instrumentos de cooperación sectorial que estimen necesarios para fortalecer la relación bilateral, previa consulta y en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores de las Partes.

El artículo 5 prevé la creación de una Comisión Mixta para dar seguimiento a la implementación de este Acuerdo, evaluar las propuestas formuladas para la implementación de las disposiciones del mismo y desarrollar la cooperación en las áreas abarcadas por el Acuerdo u otras de interés mutuo.

El artículo 6 indica que este Acuerdo no afectará los derechos y obligaciones internacionales asumidos por las Partes en otras convenciones internacionales.

El artículo 7 prevé la resolución de controversias planteadas por la interpretación o aplicación de este Acuerdo, a través de consultas y negociaciones directas entre las partes, por vía diplomática.

El artículo 8 establece que el Acuerdo podrá ser modificado o enmendado por acuerdo escrito entre las Partes, y el procedimiento a seguir a los efectos de la entrada en vigor de las enmiendas.

El artículo 9 determina la duración, entrada en vigor y procedimiento de denuncia del Acuerdo.

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión de Asuntos Internacionales, recomienda a la Cámara la aprobación del referido proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 5 de octubre de 2022

JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ
MIEMBRO INFORMANTE
LUIS GALLO CANTERA
NANCY NÚÑEZ SOLER
MARNE OSORIO LIMA
DANIEL PEÑA
DIEGO REYES
NICOLÁS VIERA DÍAZ



Comisión de Asuntos Internacionales

Repartido Nº 737
Setiembre de 2022

Carpeta Nº 2919 de 2022

PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO POR EL QUE SE CREA LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE LA VIÑA Y EL VINO

Aprobación

- 1 -

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE
ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE INDUSTRIA,
ENERGÍA Y MINERÍA
MINISTERIO DE GANADERÍA,
AGRICULTURA Y PESCA
— —

Montevideo, 5 de setiembre de 2022

Señora Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, a fin de someter a su consideración el proyecto de ley adjunto, mediante el cual se aprueba el Protocolo de Enmienda del Acuerdo de 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la Sede, adoptado por la Asamblea General Extraordinaria, el 21 de mayo de 2022, en Dijón, Francia.

INTRODUCCIÓN

La Asamblea General Extraordinaria de la Organización Internacional de la Viña y el Vino, que tuvo lugar en la ciudad de Dijón, el 21 de mayo de 2022, aprobó por unanimidad el Protocolo de Enmienda que se adjunta, en español, francés e inglés, por el que se modifica el Artículo 3 numeral 6 del Acuerdo constitutivo citado, que fuera aprobado por la Ley Nº 17.734, de 5 de enero de 2004.

La modificación promovida consiste en la designación de la Sede, que según el nuevo parágrafo 6 del Artículo 3, pasa de estar situada en la ciudad de París a la ciudad de Dijón.

El principal motivo para la mudanza es económico, además de pasar a un local histórico y más amplio en la ciudad de Dijón, que será renovado a cargo del Estado francés y cuyo alquiler será subvencionado por el mismo. Cabe destacar que la ciudad de Dijón es la capital administrativa de la región de Borgoña (Bourgogne), una tradicional zona vitivinícola por excelencia.

TEXTO

El Protocolo de Enmienda del Acuerdo, de 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la Sede consta de dos artículos.

En el artículo 1 modifica el artículo 3.6 del Acuerdo, de 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino, en lo que respecta a la localización de su Sede, aprobando que la Sede de la Organización esté en la ciudad de Dijón, Francia.

En el artículo 2 se establecen disposiciones relativas a la entrada en vigor de la enmienda, disponiéndose que la misma entrará en vigor el trigésimo día después del

- 2 -

depósito del instrumento de aceptación, aprobación, ratificación o adhesión que complete los dos tercios más uno de los miembros de la Organización.

En atención a lo expuesto y destacando la conveniencia de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera a la señora Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

LUIS LACALLE POU
FRANCISCO BUSTILLO
AZUCENA ARBELECHE
OMAR PAGANINI
FERNANDO MATTOS

—————

- 3 -

PROYECTO DE LEY

— —

Artículo único.- Apruébase el Protocolo de Enmienda del Acuerdo del 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la Sede, adoptado por la Asamblea General Extraordinaria, el 21 de mayo de 2022, en Dijón, Francia.

Montevideo, 5 de setiembre de 2022

FRANCISCO BUSTILLO
AZUCENA ARBELECHE
OMAR PAGANINI
FERNANDO MATTOS

— — — — —

- 4 -

Protocolo de enmienda del Acuerdo del 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la sede

La Asamblea General del 21 de mayo de 2022,

Considerando la decisión del 25 de octubre de 2021 relativa al traslado de la sede de la OIV a Dijon (Francia);

Visto el articulo 3.6 del Acuerdo del 3 de abril de 2001, por el que se crea la OIV (en adelante, el "Acuerdo");

Visto el procedimiento de enmienda previsto en el articulo 9.1 del Acuerdo;

Aprueba por consenso el siguiente protocolo de enmienda:

Artículo 1

El articulo 3.6 del Acuerdo se modifica del siguiente modo:

"La sede de la Organización está en Dijon (Francia)".

Artículo 2

El presente protocolo entrará en vigor el trigésimo dia después del depósito del instrumento de aceptación, aprobación, ratificación o adhesión que complete los dos tercios más uno de los miembros de la Organización.

El Gobierno de la República Francesa es el depositario del presente protocolo, cuyas tres versiones, en los idiomas francés, español e inglés, son del mismo tenor y dan igualmente fe.

COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

ANEXO I AL
REPARTIDO Nº 737
OCTUBRE DE 2022

CARPETA Nº 2919 DE 2022

PROTOCOLO DE ENMIENDA DEL ACUERDO POR EL QUE SE CREA LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE LA VIÑA Y EL VINO

A p r o b a c i ó n

I n f o r m e

- 1 -

COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

——

INFORME

——

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a su consideración el presente proyecto de ley por el cual se aprueba el "Protocolo de Enmienda del Acuerdo de 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la Sede", adoptado por la Asamblea General Extraordinaria, el 21 de mayo de 2022, en Dijón, Francia.

ANTECEDENTES

La Asamblea General Extraordinaria de la Organización Internacional de la Viña y el Vino, que tuvo lugar en la ciudad de Dijón, el 21 de mayo de 2022, aprobó por unanimidad el Protocolo de Enmienda en consideración, por el que se modifica el artículo 3 numeral 6 del Acuerdo constitutivo citado, que fuera aprobado por la Ley Nº 17.734, de 5 de enero de 2004.

La modificación promovida consiste en la designación de la Sede, que según el nuevo parágrafo 6 del artículo 3, pasa de estar situada en la ciudad de París a la ciudad de Dijón.

El principal motivo para la mudanza es económico, además de pasar a un local histórico y más amplio en la ciudad de Dijón, que será renovado a cargo del Estado francés y cuyo alquiler será subvencionado por el mismo. Cabe destacar que la ciudad de Dijón es la capital administrativa de la región de Borgoña (Bourgogne), una tradicional zona vitivinícola por excelencia.

CONTENIDO DEL PROTOCOLO DE ENMIENDA

El Protocolo de Enmienda del Acuerdo, de 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino en lo que respecta a la localización de la Sede consta de dos artículos, cuyos principales aspectos de su contenido describiremos a continuación:

En el artículo 1 modifica el artículo 3.6 del Acuerdo, de 3 de abril de 2001, por el que se crea la Organización Internacional de la Viña y el Vino, en lo que respecta a la localización de su Sede, aprobando que la Sede de la Organización esté en la ciudad de Dijón, Francia.

En el artículo 2 se establecen disposiciones relativas a la entrada en vigor de la enmienda, disponiéndose que la misma entrará en vigor el trigésimo día después del depósito del instrumento de aceptación, aprobación, ratificación o adhesión que complete los dos tercios más uno de los miembros de la Organización.

- 2 -

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión de Asuntos Internacionales, recomienda a la Cámara la aprobación del referido proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 5 de octubre de 2022.

JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ
Miembro Informante
LUIS GALLO CANTERA
NANCY NÚÑEZ SOLER
MARNE OSORIO LIMA
DANIEL PEÑA
DIEGO REYES
NICOLÁS VIERA DÍAZ



COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

REPARTIDO Nº 168
JULIO DE 2020

CARPETA Nº 1349 DE 2012

PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA 1966 Y LAS ENMIENDAS 2003 Y 2004

A p r o b a c i ó n

- 1 -

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE
DEFENSA NACIONAL

——

Montevideo, 8 de diciembre de 2011.

Señor Presidente de la Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a la Asamblea General, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 85 numeral 7 y 168 numeral 20 de la Constitución de la República, considerando que la República Oriental del Uruguay es miembro del "Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966" (LL/66) el que fue incorporado a nuestra legislación por medio de la Ley Nº 14.556, de 16 de agosto de 1976. En atención a lo dispuesto por el Artículo IV punto 3 del Protocolo de 1988, somete a vuestra consideración el proyecto de ley adjunto, mediante el cual se aprueba el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 adoptado en la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación el 11 de noviembre de 1988, el cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000, y las enmiendas 2003 y 2004 a dicho Protocolo adoptadas por sendas Resoluciones MSC.143 (77) y MSC.172 (79) entradas en vigor el 1º de enero de 2005 y 1º de julio de 2006 respectivamente.

ANTECEDENTES

El Convenio Internacional de Líneas de Carga, 1966 (LL/66) contempla aspectos referidos a garantizar la seguridad de la vida y de los bienes en el mar, asegurando la estabilidad del buque mediante la expedición de certificados de Franco-Bordo (es la distancia medida verticalmente en el centro del buque, desde la intersección de la cara superior de la cubierta de francobordo con la superficie exterior del forro, hasta la línea de carga correspondiente).

La República Oriental del Uruguay es miembro de este Convenio, el que fue incorporado a nuestra legislación por medio de la Ley Nº 14.556, de 16 de agosto de 1976.

En el Convenio sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/66) se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

Las reglas tienen en cuenta posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año. El anexo técnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanqueidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.

Las líneas de carga asignadas deben marcarse a cada lado en el centro del buque, junto con la línea de cubierta. Los buques destinados al transporte de cubertadas de

- 2 -

madera tienen asignado un francobordo más pequeño, ya que la cubertada proporciona protección contra el impacto de las olas.

El Protocolo de 1988 adoptado el 11 de noviembre de 1988 y entrado en vigor el 3 de febrero de 2003 introduce un sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio LL/66, con el fin de homogeneizar los períodos de validez de los certificados así como a los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio.

Al permitir que los reconocimientos obligatorios se lleven de manera paralela, el sistema contribuirá a reducir los costes y simplificar procedimientos, tanto para las Administraciones como para los armadores y las tripulaciones de los buques.

Dicho Protocolo de 1988 fue enmendado por:

Enmiendas de 2003 (Resolución MSC.143 (77))

Es una enmienda realizada al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, que fue aprobada el 5 de junio de 2003 mediante la resolución MSC.143 (77) y que entró en vigor el 1º de enero de 2005.

Enmiendas de 2004 (Resolución MSC.172 (79))

Es una enmienda que fue aprobada el 9 de diciembre de 2004 entrada en vigor de forma internacional, 1º de julio de 2006.

Ambas enmiendas son de carácter estrictamente técnico.

TEXTO

Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.

Preámbulo.

Artículo 1: Obligaciones generales.

Artículo 2: Certificados existentes.

Artículo 3: Comunicación de información.

Artículo 4: Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.

Artículo 5: Entrada en vigor.

Artículo 6: Enmiendas.

Artículo 7: Denuncia.

Artículo 8: Depositario.

Artículo 9: Idiomas.

Texto refundido del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 modificado por el Protocolo de 1988.

Artículo 1: Obligación general con arreglo a los términos del Convenio.

Artículo 2: Definiciones.

Artículo 3: Disposiciones generales.

Artículo 4: Ámbito de aplicación.

- 3 -

Artículo 5: Excepciones.

Artículo 6: Exenciones.

Artículo 7: Fuerza mayor.

Artículo 8: Equivalencias.

Artículo 9: Aprobación con fines experimentales.

Artículo 10: Reparaciones, modificaciones y transformaciones.

Artículo 11: Zonas y regiones.

Artículo 12: Inmersión.

Artículo 13: Reconocimientos y marcas.

Artículo 14: Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales.

Artículo 15: Conservación después de las visitas.

Artículo 16: Expedición de los certificados.

Artículo 17: Expedición de un certificado por otro Gobierno.

Artículo 18: Forma de los certificados.

Artículo 19: Duración y validez de los certificados.

Artículo 20: Aceptación de los certificados.

Artículo 21: Control.

Artículo 22: Beneficio del convenio.

Artículo 23: Accidentes.

Artículo 24: Tratados y convenios anteriores.

Artículo 25: Reglas especiales como consecuencia de acuerdos.

Artículo 26: Comunicación de información.

Artículo 27: Firma, aprobación y adhesión.

Artículo 28: Entrada en vigor.

Artículo 29: Enmiendas.

Artículo 30: Denuncias.

Artículo 31: Suspensión.

Artículo 32: Territorios.

Artículo 33: Registro.

Artículo 34: Idiomas.

Anexos del Convenio modificados por el Protocolo de 1988.

Anexo I: Reglas para determinar las líneas de carga

Capítulo I: Generalidades.

Regla 1: Resistencia y estabilidad sin avería de los buques.

- 4 -

Regla 2: Aplicación.

Regla 2-1: Autorización de organizaciones reconocidas.

Regla 3: Definiciones de los términos usados en los anexos.

Regla 4: Línea de cubierta.

Regla 5: Marca de francobordo.

Regla 6: Líneas que se usarán con las marcas de francobordo.

Regla 7: Marca de la Autoridad asignadora del francobordo.

Regla 8: Detalles de las marcas.

Regla 9: Comprobación de las marcas.

Capítulo II: Condiciones de asignación del francobordo.

Regla 10: Información que deberá de suministrarse al capitán.

Regla 11: Mamparos extremos de las superestructuras.

Regla 12: Puertas.

Regla 13: Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores.

Regla 14: Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas.

Regla 14-1: Brazolas de escotilla.

Regla 15: Escotillas cerradas por cuarteles móviles y cuya estanqueidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas.

Regla 16: Escotillas cerradas por tapas estancas a la intemperie, de acero u otro material equivalente.

Regla 17: Abertura de los espacios de maquinaria.

Regla 18: Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras.

Regla 19: Ventiladores.

Regla 20: Tubos de aireación.

Regla 21: Portas de carga y aberturas análogas.

Regla 22: Imbornales, aspiraciones y descargas.

Regla 22-1: Vertederos de basuras.

Regla 22-2: Tubos de gatera y cajas de cadenas.

Regla 23: Portillos, ventanas y claraboyas.

Regla 24: Portas de desagüe.

Regla 25: Protección de la tripulación.

Regla 25-1: Medios para garantizar la seguridad del paso de la tripulación.

Regla 26: Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo 'A'.

- 5 -

Capítulo III: Francobordos.

Regla 27: Tipos de buques.

Regla 28: Tablas de francobordos.

Regla 29: Corrección al francobordo para buques de eslora inferior a 100 m (328 pies).

Regla 30: Corrección por coeficiente de bloque.

Regla 31: Corrección por puntal.

Regla 32: Corrección por posición de la línea de cubierta.

Regla 32: Corrección por nicho en la cubierta de francobordo.

Regla 33: Altura normal de la superestructura.

Regla 34: Longitud de las superestructuras.

Regla 35: Longitud efectiva de las superestructuras.

Regla 36: Troncos.

Regla 37: Reducción por superestructuras y troncos.

Regla 38: Arrufo.

Regla 39: Altura mínima de proa y flotabilidad de reserva.

Regla 40: Francobordos mínimos.

Capítulo IV: Prescripciones especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.

Regla 41: Aplicación de este capítulo.

Regla 42: Definiciones.

Regla 43: Construcción del buque.

Regla 44: Estiba.

Regla 45: Cálculo del francobordo.

Anexo II: Zonas regiones y periodos estacionales.

Regla 46: Zonas y regiones periódicas de invierno del Hemisferio Norte.

Regla 47: Zonas periódica de invierno del Hemisferio Sur.

Regla 48: Zona tropical.

Regla 49: Regiones periódicas tropicales.

Regla 50: Zonas de verano.

Regla 51: Mares cerrados.

Regla 52: Línea de carga de invierno en el Atlántico Norte.

Anexo III: Certificados.

Certificado Internacional de francobordo (1966) Certificado Internacional de exención para francobordo.

- 6 -

Enmiendas al Protocolo de 1988.

Enmiendas de 2003 (Resolución MSC.143 (77) aprobada el 5 de junio de 2003 que entró en vigor el 1º de enero de 2005.

Enmiendas de 2004 (Resolución MSC.172 (79)) aprobadas el 9 de diciembre de 2004 entrada en vigor de forma internacional, 1º de julio de 2006.

En atención a lo expuesto y reiterando la conveniencia de la suscripción de este tipo de Acuerdos, el Poder Ejecutivo solicita la correspondiente aprobación parlamentaria.

El Poder Ejecutivo reitera al señor Presidente de la Asamblea General las seguridades de su más alta consideración.

JOSÉ MUJICA
ROBERTO CONDE
ELEUTERIO FERNÁNDEZ HUIDOBRO

- 7 -

PROYECTO DE LEY

Artículo Único.- Apruébase el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 adoptado en la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación el 11 de noviembre de 1988, el cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000, y las enmiendas 2003 y 2004 a dicho Protocolo adoptadas por sendas Resoluciones MSC.143 (77) y MSC.172 (79) entradas en vigor el 1º de enero de 2005 y el 1º de julio de 2006 respectivamente.

Montevideo, 8 de diciembre de 2011.

ROBERTO CONDE
ELEUTERIO FERNÁNDEZ HUIDOBRO

- 8 -

TEXTO DEL PROTOCOLO

Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación

Acta final de la Conferencia con sus resoluciones y el

Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966

OMI

Londres, 1989

Indice

Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.-------------------------------------



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- 9 -

2

Las Partes en el Presente Protocolo,

Siendo Partes en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, hecho en Londres el 5 de abril de 1966,

Recociendo que el citado Convenio contribuye en medida importante a acrecentar la seguridad tanto de los buques y de los bienes en el mar como la de la vida de las personas a bordo de los buques,

Reconociendo Asimismo que es necesario perfeccionar todavía más las disposiciones de orden técnico del citado Convenio,

Reconociendo Además que es necesario incorporar en el mencionado Convenio disposiciones relativas a reconocimientos y certificación, armonizadas con las correspondientes disposiciones de otros instrumentos internacionales,

Considerando que el modo más eficaz de alcanzar ese objetivo es la conclusión de un Protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966,

Convienen:

Artículo I
Obligaciones generales

1 Las Partes en el presente Protocolo se obligan a hacer efectivas las disposiciones del presente Protocolo y de sus anexos, los cuales serán parte integrante de aquél. Toda

- 10 -

3

referencia al presente Protocolo supondrá también una referencia a sus anexos.-----------------------------------

2 Entre las Partes en el presente Protocolo regirán las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante llamado "el Convenio"), salvo por lo que respecta al artículo 29, a reserva de las modificaciones y adiciones que se enuncian en el presente Protocolo.---

3 Respecto a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio ni en el presente Protocolo, las Partes en el presente Protocolo aplicarán lo prescrito en el Convenio y en el presente Protocolo en la medida necesaria para garantizar que no se da un trato más favorable a tales buques.------------------

Articulo II
Certificados existentes

1 No obstante lo estipulado en cualquier otra disposición del presente Protocolo, todo certificado internacional de francobordo vigente cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto del Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque conservará su validez hasta la fecha en que caduque.--------------------------------------

2 Ninguna Parte en el presente Protocolo expedirá certificados en virtud o de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966(mil novecientos sesenta y seis), adoptado el 5 (cinco) de abril de 1966 (mil novecientos sesenta y seis)=.------------------

- 11 -

Artículo III
Comunicación de información

Las Partes en el presente Protocolo se obligan a comunicar al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización") y a depositar ante él:--

a) el texto de las leyes, decretos, órdenes, reglamentaciones y otros instrumentos que se hayan promulgado acerca de las diversas cuestiones regidas por el presente Protocolo;--

b) una lista de los inspectores nombrados al efecto o de las organizaciones reconocidas con autoridad para actuar en nombre de tales Partes a efectos de aplicación de lo relacionado con líneas de carga, con miras a la distribución de dicha lista entre las Partes para conocimiento de sus funcionarios, y una notificación de las atribuciones concretas asignadas a los inspectores nombrados o a las organizaciones reconocidas y las condiciones en que les haya sido delegada autoridad; y --------------------------------

c) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan en virtud de lo dispuesto en el presente Protocolo.-
----

Artículo IV
Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 12 -

5

1 El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de marzo de 1989 (mil novecientos ochenta y nueve) hasta el 28 de febrero de 1990 (mil novecientos noventa) y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 3), los Estados podrán expresar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:--------------

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o---

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o---

c) adhesión.--

2 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General de la Organización el instrumento que proceda.--------------------

3 Solamente podrán firmar sin reserva, ratificar, aceptar o aprobar el presente Protocolo o adherirse al mismo los Estados que hayan firmado sin reserva o aceptado el Convenio o que se hayan adherido a éste.-----------------------------

Artículo V
Entrada en vigor

- 13 -

6

1 El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:---

a) cuando por lo menos 15 (quince) Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% (cincuenta por ciento) del tonelaje bruto de la marina mercante mundial hayan expresado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo conforme a lo prescrito en el artículo IV, y----------------

b) cuando se hayan cumplido las condiciones de entrada en vigor del Protocolo de 1988 (mil novecientos ochenta y ocho) relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974,(mil novecientos setenta y cuatro) aunque el presente Protocolo no entrará en vigor antes del 1 de febrero de 1992 (mil novecientos noventa y dos).----------------------------

2 Para los Estados que hayan depositado un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Protocolo una vez satisfechas las condiciones para la entrada en vigor de éste, pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión surtirá efecto en la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo o tres meses después de la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente, si ésta es posterior.---

3 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo adquirirá

- 14 -

7

efectividad tres meses después de la fecha en que fue depositado.---

4 Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha en que se haya considerado aceptada una enmienda al presente Protocolo o una enmienda al Convenio, acordada entre las Partes en el presente Protocolo, en virtud del artículo VI, se considerará referido al presente Protocolo o al Convenio en su forma enmendada.--------------------------

Artículo VI
Enmiendas

1 El presente Protocolo y, entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio, podrán ser enmendados por uno de los dos procedimientos expuestos a continuación.-----

2 Enmienda previo examen en el seno de la Organización:--

a) Toda enmienda propuesta por una Parte en el presente Protocolo será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos Contratantes del Convenio, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla.

b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine.--

- 15 -

c) Los Estados que sean Partes en el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.-----------------------

d) Para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes en el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el subpárrafo c) (y en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado") a condición de que un tercio por lo menos de las Partes esté presente al efectuarse la votación.-----

e) las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo d) serán enviadas por el Secretario General de la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo, a efectos de aceptación.--

f) i) Toda enmienda a un artículo o al Anexo A del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un artículo del Convenio, se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hayan aceptado dos tercios de las Partes en el presente Protocolo.-------------------

ii) Toda enmienda al Anexo B del presente Protocolo, o toda enmienda, entre las Partes en el presente Protocolo, a un Anexo del Convenio, se considerará aceptada:-----------------------------

- 16 -

9

aa) al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a las Partes a efectos de aceptación; o--------------------------------

bb) al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determinó en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.----------

Si, no obstante, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de las Partes, ya un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante de todas las Partes, notifican al Secretario General de la Organización que rechazan la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.--

g) i) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) i) entrará en vigor, con respecto a las Partes en el presente Protocolo que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Parte que la acepte con posterioridad a esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado la Parte de que se trate.-------------------

ii) Toda enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo f) ii) entrará en vigor, con respecto a todas las Partes en el presente Protocolo,

ORIGINAL

- 17 -

10

exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en dicho subpárrafo y que no hayan retirado su objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle vigencia durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ese, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.----------------------------------

3 Enmienda a cargo de una Conferencia:-------------------

a) A solicitud de cualquier Parte en el presente Protocolo con la que se muestre conforme un tercio por lo menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente Protocolo y al Convenio.--------

b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será enviada por el Secretario General de la Organización a todas las Partes a efectos de aceptación.-----------------------

c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados

- 18 -

respectivamente en los subpárrafos 2 (dos) f) y g), a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencia a la Conferencia.--

4 a) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) (dos) f) ii) cuando ya aquélla haya entrado en vigor, no estará obligada a hacer extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en dicho subpárrafo haya rechazado la enmienda y no haya retirado su objeción, en la medida en que tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión.--------------------------

b) Toda Parte en el presente Protocolo que haya aceptado una enmienda a la que se haga referencia en el subpárrafo 2) (dos) f) ii) cuando ya aquélla haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Protocolo a los certificados expedidos a buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado Parte que, en virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 2) (dos) g) ii), haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha enmienda.----

5 Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda efectuada en virtud del presente artículo que guarde relación con la estructura del buque será aplicable

- 19 -

12

solamente a buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente.--------

6 Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el subpárrafo 2) (dos) g) ii) serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización quien informará a todas las Partes en el presente Protocolo de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.--

7 El Secretario General de la Organización informará a todas las Partes en el presente Protocolo de cualesquiera enmiendas que entren en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.---

Artículo VII
Denuncia

1 El presente Protocolo podrá ser denunciado por una Parte en el mismo, en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años, a contar de la fecha en que el presente Protocolo haya entrado en vigor para dicha Parte.---

2 La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General de la Organización.-------

3 La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General de la

- 20 -

Organización, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.--

4 Toda denuncia del Convenio hecha por una Parte se considerará como denuncia del presente Protocolo hecha por esa Parte. Dicha denuncia adquirirá efectividad en la misma fecha en que adquiera efectividad la denuncia del Convenio de conformidad con el párrafo 3) (tres) del artículo 30(treinta) del Convenio.---

Artículo VIII
Depositario

1 El presente Protocolo será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el depositario").--

2 El depositario:--

a) informará a los Gobiernos de todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o que se hayan adherido al mismo, de:--------------------------------

i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;-------------------------------------

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;---

- 21 -

15

iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo y de la fecha en que fue recibido dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;----------------------

b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Protocolo a los Gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.-----

3 Tan pronto el presente Protocolo entre en vigor, el depositario remitirá a la Secretaría de las Naciones Unidas un ejemplar auténtico certificado del mismo a efectos de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102(ciento dos) de la Carta de las Naciones Unidas.-------------------------

Artículo IX
Idiomas

El presente Protocolo está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad.---

Hecho en Londres el once de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho.---

En Fe De Lo Cual los infrascritos* , debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.--------------------------------------



- 22 -

15

* Se omiten las firmas.

Anexo A

Modificaciones y adiciones a los artículos del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966(mil novecientos sesenta y seis)-------------------

Artículo 2
Definiciones

Se sustituye el texto actual del párrafo 8) /(ocho) por el siguiente:---

"8) 'Eslora' (L): El 96% (noventa y seis por ciento) de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% (ochenta y seis por ciento) del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% (ochenta y cinco por ciento) del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto."--------------------------------

Añádase un nuevo párrafo 9)(nueve) que diga:



- 23 -

16

"9) Fecha de vencimiento anual: el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate."------------------------------

Artículos 3 (tres), 12 (doce), 16(dieciséis), y 21(veinte y uno)-----------------------------------

En el texto actual de estos artículos se suprime toda referencia a "(1966)" (mil novecientos sesenta y seis) en relación con el Certificado internacional de francobordo.------------------------------

Artículo 4
Ambito de aplicación--

Se sustituye el texto actual del párrafo 3) por el siguiente;---

3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo 1 son aplicables a los buques nuevos"--

Artículo 5
Excepciones

En el párrafo 2) (dos) c) sustitúyase "Punta Norte" por "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".-----------------------------------

17

Se sustituye el título actual por el siguiente:

"Reconocimientos y marcas"-------------------------

En el texto del artículo sustitúyase "visitas, inspecciones y colocación de marcas" cada vez que aparece, por "reconocimientos y marcas", y modifíquense en consecuencia los artículos pertinentes.---------------------------------

Artículo 14
Reconocimientos e inspecciones iniciales y periódicos-------

Se sustituye el título actual por el siguiente:--------

"Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales.--------

Se sustituye el texto actual por el siguiente:---------

"1) Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:--

a) Un reconocimiento inicial previo a la entrada en servicio del buque, que incluirá una inspección completa de su estructura y equipo en la medida en que el buque esté regido por el presente Convenio. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.--------------------------

b) Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los

- 25 -

18

párrafos 2) (dos), 5)(cinco), 6)(seis) y 7) (siete) del artículo 19 (diecinueve), realizado de modo que garantice que la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio.--------------------------

c) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, a fin de garantizar que:-------------------

i) ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga;------------------------

ii) los accesorios y dispositivos para la protección de las aberturas, las barandillas, portas de desagüe y medios de acceso a los alojamientos de la tripulación son objeto del mantenimiento necesario para que se hallen en buen estado;------------------

iii) las marcas de francobordo están indicadas correctamente y de modo permanente;---------------------

iv) se proporciona la información prescrita en la regla 10 (diez).---------------------------------------

2) El reconocimiento anual a que se refiere el párrafo 1 (uno) c) del presente artículo se hará constar en el Certificado internacional de francobordo o en el Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque que queda exento en virtud

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- 26 -

19

del párrafo 2 (dos) del artículo (seis) 6 del presente Convenio."---

Artículo 16
Expedición de los certificados-

Suprímase el párrafo 4).

Artículo 17
Expedición de un certificado por otro Gobierno

Se sustituye el título actual por el siguiente:-----------

"Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno"---

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) (uno) por el siguiente:---

"1- Todo Gobierno Contratante podrá, a petición de otro Gobierno Contratante, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las disposiciones del presente Convenio, expedir o autorizar a que se expida a este buque el Certificado internacional de francobordo y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refrende ese certificado de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio."---

En el párrafo 4) (cuatro) se suprime la referencia a " (1966)(mil novecientos sesenta y seis)----------------------

Artículo 18

- 27 -

20

Forma de los certificados

Se sustituye el texto actual por el siguiente :
"Los certificados se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el Anexo III del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas".---

Artículo 19
Duración de los certificados
Se sustituye el título actual por el siguiente :-------
"Duración y validez de los certificados"--------------------

Se sustituye el texto actual por el siguiente :--------

"1) El Certificado internacional de francobordo se expedirá para un periodo especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.------------------------------------

2) a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1) (uno), cuando el reconocimiento de renovación se efectúe dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.---

b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en

21

que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente.--------------------

c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectúe con más de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.--------------------------

3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez más allá de la fecha de expiración hasta el límite del periodo máximo especificado en el párrafo 1) (uno), siempre que los reconocimientos anuales mencionados en el artículo 14 (catorce), aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.--

4) Si después del reconocimiento de renovación a que se hace referencia en el párrafo 1) b) del artículo 14 no puede expedirse un nuevo certificado al buque antes de la fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización que efectúe el reconocimiento podrá prorrogar la validez del certificado existente por un periodo que no exceda de cinco meses. Esta prórroga se anotará en el certificado y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones, que afecte al francobordo.--

- 29 -

22

5) Si en la fecha de expiración de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aún así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo de más de tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.---------------------

6) Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones del presente artículo, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.---------------------

7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2) (dos), 5) (cinco) y 6) (seis),

23

que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación.---

8) Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del periodo estipulado en el artículo 14 (catorce):------------

a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificará sustituyéndola por una fecha que no sea más de tres meses posterior a la fecha en que terminó el reconocimiento;------------------------
b) el reconocimiento anual subsiguiente prescrito en el artículo 14 (catorce) se efectuará a los intervalos que en dicho artículo se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual;----------------------------
c) la fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o más reconocimientos anuales de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en el artículo 14 (catorce).-----------------------------

9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:--------------
a) si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor;-------------



- 31 -

24

b) si los accesorios y los dispositivos mencionados en el párrafo 1) (uno) c) del artículo 14()catorce) no se han mantenido en buen estado de funcionamiento;------------

c) si en el certificado no figura una anotación que indique que el buque ha sido objeto de reconocimiento tal como se estipula en el párrafo 1) (uno) c) del artículo 14 (catorce);---------------------------------

d) si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.-------------------------------------

10) a) El plazo de validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido por una Administración a un buque al que se conceda una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) (dos) del artículo 6 (seis) no excederá de cinco años. Dicho certificado estará sujeto a un procedimiento de renovación, refrendo, prórroga y anulación análogo al estipulado en este artículo para el Certificado internacional de francobordo;--

b) la validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque al que se conceda una exención en virtud del párrafo 4) (cuatro) del artículo 6 (seis), quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado.-----

11) Todo certificado expedido a un buque por una Administración dejará de tener validez si el buque pasa a enarbolar el pabellón de otro Estado.-----------------------

Artículo 21
Control

25

En el párrafo 1) (uno) c) la referencia al "párrafo 3) (tres) " se sustituye por "párrafo 9) "---------------------

Anexo B

Modificaciones y adiciones a los anexos del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (mil novecientos sesenta y seis)

Anexo I

Reglas Para La Determinación De Las Líneas De Carga
Capítulo I - Generalidades

Regla 1
Resistencia del casco

Se modifica el título de modo que diga "Resistencia del buque".---

En la primera frase de la regla se sustituye la palabra "casco" por "buque".--

Regla 2
Aplicación

Añádanse los nuevos párrafos 6) (seis) y 7) (siete) siguientes:------------

"6) Las reglas 22 2) veintidós, dos) y 27) (veintisiete) se aplicarán únicamente a los buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase

- 33 -

26

equivalente en la fecha en que entre en vigor el Protocolo de 1988 (mil novecientos ochenta y ocho) relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (mil novecientos sesenta y seis), o posteriormente a esa fecha.--

7) Los buques nuevos distintos de los especificados en el párrafo 6) (seis) cumplirán con lo dispuesto en la regla 27 (veintisiete) del presente Convenio (en su forma enmendada) o en la regla 27 (veintisiete) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966(mil novecientos sesenta y seis) (aprobado el 5 de abril de 1966), según lo determine la Administración".--

Regla 3
Definiciones de los términos usados en los anexos

Se sustituye el texto actual del párrafo 1) por el siguiente:---

"1) Eslora (L): el 96% (noventa y seis por ciento) de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% (ochenta y cinco por ciento) del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor.
Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% (ochenta y cinco por ciento) del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo, de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla

- 34 -

27

inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto."-------------------

En el párrafo 5) b) se sustituyen las palabras "'la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas de costado del forro" *por*" las líneas de trazado de la cubierta y del costado "--

Regla 5
Marca de francobordo

En la última frase de la regla se suprimen las palabras "(como se indica en la figura 2) (dos)".--------------------------

Regla 9
Comprobación de las marcas

Se suprime la referencia a"1966"(mil novecientos sesenta y seis) en relación con el Certificado internacional de francobordo.-------------------

Capítulo II - Condiciones de Asignación del Francobordo

Regla 10
Información que procede facilitar al capitán

Se sustituye el texto actual del párrafo 2) (dos) por el siguiente:---

"2) Todo buque al que, al término de su construcción, no se le exija que sea objeto de una prueba de estabilidad en

- 35 -

28

virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:--------------------

a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en la condición de buque en rosca;--

b) llevará a bordo, a disposición del capitán y en una forma aprobada, toda la información de garantía que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar;------------------

c) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes demostrativos de que esa información ha sido aprobada por la Administración;------------

d) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque.------------------------------

Regla 15

Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a

- 36 -

29

la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

En la última frase del párrafo 5) (cinco) se añade la palabra "lineal" a continuación de " interpolación".---------------

Regla 22
Imbornales, tomas y descargas

En la primera frase del párrafo 1) (uno) intercálense las palabras " salvo en los casos indicados en el párrafo 2) (dos), " a continuación de "provistas,".------------------------------

Se añade el párrafo siguiente al texto existente:-----------

"2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° (cinco) a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor."---

Los actuales párrafos 2) (dos) a 5) (cinco) pasan a ser a 6) (seis).-------------
En el párrafo renumerado 4) la referencia al "párrafo 1) (uno)" "queda sustituida por "párrafo 2) (dos)".-------------------------

- 37 -

70

En la primera frase del párrafo renumerado 6) (seis) se sustituyen las palabras "Todas las válvulas y accesorios fijos al casco" por 'Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas".--

Regla 23
Portillos

En el párrafo 2) (dos) de la regla se sustituye la palabra "flotación" por "línea de carga de verano (o de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, dado que tal línea haya sido asignada)".--------------------

Regla 24
Portas de desagüe

En la primera frase del párrafo 2) (dos) se sustituyen las palabras "el área calculada" *por* "el área calculada de conformidad con el párrafo 1) (uno)".-----------------------------

En la última frase del párrafo 2) (dos) se añade la palabra "lineal" a continuación de "interpolación".-----------------

En el párrafo 3) (tres) se sustituyen las palabras "Cuando un buque tenga un tronco que no cumpla" *por* "Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla".-----------------------------------

- 38 -

31

Capítulo III - Francobordos

Regla 27
Tipos de buques

El texto actual queda sustituido por el siguiente:----------

"1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos, "A" y "B".------------------------------------

Buques de tipo 'A'

2) Buque de tipo 'A' será el que:-------------------------

a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;------------------------------------

b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas frisadas de acero o de otro material equivalente, estancas; y--

c) tenga baja permeabilidad en los espacios de carga llenos.--

3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m (ciento cincuenta) al que se le haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo 'B', cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) (once) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95 (cero con noventa y cinco), a raíz de las



32

averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12) (doce), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13) (trece). En tal buque el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85 (cero con ochenta y cinco).-----------

4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla A de la regla 28 (veintiocho)---

Buques de tipo 'B'

5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo 'A' en los párrafos 2) (dos) y 3) (tres) se considerarán como buques de tipo 'B'.------------------------------------

6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la regla 15 (quince), salvo por lo que respecta al párrafo 7) (siete), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla B de la regla 28 (veinte y ocho), aumentados en los valores indicados en la tabla siguiente:---

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabulado para buques de tipo 'B' cuyas tapas de escotilla no cumplan con la regla 15 7) (quince, siete) o la regla 16 (dieciséis)

Eslora del buque	Incremento de	Eslora del buque	Incremento de	Eslora del buque	Incremento de

- 40 -

37

(metros)	francobordo (milímetros)	(metros)	francobordo (milímetros)	(metros)	francobordo (milímetros)
108 y menor	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353

- 41 -

34

136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.---------------

Los francobordos de los buques de más de 200 m(doscientos) de eslora serán, determinados por la Administración.------------------

7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan con lo prescrito en la reglas 15 7) (quince, siete) ó en la regla 16 (dieciséis) se les asignarán francobordos basados en la tabla B de la regla 28 (veintiocho), salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) (ocho) a 13) (trece) inclusive de la presente regla.---------------------

8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m (cien) se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en virtud del párrafo 7) (siete), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que:---------------------------------

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;----------------------------

b) los medios de desagüe son adecuados;-----------------

- 42 -

35

c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos 1 (uno) y 2 (dos) cumplen con lo dispuesto en la regla 16 (dieciséis) y tienen resistencia suficiente, considerados con especial atención sus dispositivos de estanquidad y sujeción; y

d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) (once), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95(cero con noventa y cinco), a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12) (doce), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13) (trece). Si el buque tiene una eslora superior a 150 (ciento cincuenta metros) m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85 (cero con ochenta y cinco).-----------------

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan con lo prescrito en los párrafos 8) (ocho), 11) (once), 12) (doce) y 13) (trece), los valores de la tabla B de la regla 28 (veintiocho) no se reducirán en más de un 60% (sesenta por ciento) de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas B y A para las correspondientes esloras.----------------------------------

10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9)(nueve) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la

- 43 -

36

tabla A y los de la tabla B de la regla 28 (veintiocho), a condición de que el buque cumpla con lo prescrito en:--

i) la regla 26 (veintiséis), salvo por lo que respecta al párrafo 4) (cuatro), como si se tratara de un buque de tipo 'A';---

ii) los párrafos 8) (ocho), 11) (once) y 13) (trece) de la presente regla; y...................................

iii) el párrafo 12) (doce) de la presente regla, siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal.--

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 (ciento cincuenta metros) m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85 (cero con ochenta y cinco).------

Condición inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:-----------------------------

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.---

37

b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes; principios:------------------

i) La carga habrá de ser homogénea.--------------------

ii) Todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98% (noventa y ocho por ciento).-------------------------------------

iii) Si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii).----------------------------

iv) Se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tiene máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la

distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad.--

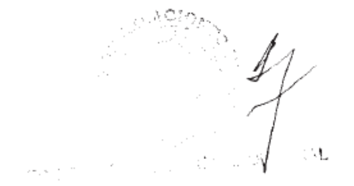
v) A un ángulo de escora no superior a 5° (cinco) en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo.---

vi) Los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:-----------------

agua salada	1,025
agua dulce	1,000
combustible líquido	0,950
aceite diesel	0,900
aceite lubricante	0,900

Hipótesis de avería

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:------------------------



39

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.--------------------------------

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m (once con cinco), si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano.----

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los subpárrafos a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta.---

d) Salvo que el párrafo 10) (diez) a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el subpárrafo b).------------------------

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 (tres) m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el subpárrafo b),

- 47 -

40

podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 (tres) m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa.------------------

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 (tres metros) m en la zona de un tanque de doble fondo o de un tanque lateral, los tanques de doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tales bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de registro con



41

pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación.-------------------------------

f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de 1/3 (un tercio) $L^{2/3}$ o de 14,5 (catorce con cinco metros) m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.---------------------

Condición de equilibrio-------------------------------------

13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:---------------------------

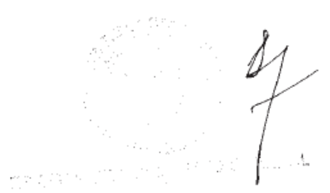
a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan con la regla 12) (doce) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan con la regla 16 (dieciséis) o con la regla 19 4) (diecinueve, cuatro); pueden no figurar entre

42

ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan con la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla, 27 (veintisiete) 2 (dos), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan con la regla 23) (veintitrés). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano.-------------------------------------

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) (doce) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería.---------------------------------------

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 15° (quince). Podrá admitirse una escora de hasta 17° (diecisiete) si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta.--------



- 50 -

43

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.----------------------------

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20°(veinte) como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 (cero con uno) m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m (cero con cero ciento setenta y cinco). rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual.--------------------------------

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.-----------

Buques sin medios propios de propulsión

14) A las barcazas, gabarras y otros buques carentes de medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan con lo

- 51 -

55

prescrito en los párrafos 2) (dos) y 3) (tres) se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'.--------------

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubertadas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.----------

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25 (veinticinco), 26 2) (veintiséis, dos), 26 3) (veintiséis, tres) y 39 (treinta y nueve) no se aplicará a las gabarras sin dotación.---

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas, de acero o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% (veinte y cinco por ciento) inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.-----------------

Regla 37
Reducción por superestructuras y troncos

En la nota al pie de las tablas correspondientes a los buques de tipo 'A' y de tipo 'B' del párrafo 2) (dos), se intercala la expresión "y troncos" después de la palabra "superestructuras".----------------------------

Regla 38
Arrufo



45

En la definición de "y" del párrafo 12) (doce) se sustituyen las palabras "extremo de la línea de arrufo" por "la perpendicular de popa o de proa".-----------------------

Regla 40
Francobordos mínimos

En la primera frase del párrafo 4) (cuatro) se sustituye "párrafo 1) (uno)" por "párrafo 3) (tres) ".

Capítulo IV - Prescripciones Especiales para Buques a los que se Asignen Francobordos para el Transporte de Madera en Cubierta

Regla 44
Estiba

Se sustituye el texto actual por el siguiente:---------
"Generalidades

1) Las aberturas de la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga irán firmemente cerradas y aseguradas.---
Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.-------------------------------------

2) Las cubertadas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras.-------------------------------------



46

Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa.--------------
Se extenderá la cubertada de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, etc., a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% (cuatro por ciento) de la manga. Se estibará, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos a la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo de popa.--------------------------------------

3) En los buques que naveguen en invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada no excederá, por encima de la cubierta de intemperie, de un tercio de la manga máxima del buque.----------------

4) La cubertada de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo.--

Pies derechos

5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el empleo de pies derechos, éstos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m (tres). Se

47

proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos.---

Trincas

6) La cubertada de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas*.--------------------------------

Estabilidad

7) Se dispondrá todo lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua y formación de hielo, si procede, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones*.--------------

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.--

8) Además de cumplir con lo prescrito en la regla 25 5) (veinticinco, cinco) a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con espaciamiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 350 mm (trescientos cincuenta) hasta una altura mínima de 1 m (un) por encima de la carga.-------------------------

Además se instalará un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque. Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de



58

modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubertada es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquélla sujetándola firmemente por debajo del andarivel o cerca del mismo.--

9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.--------------------

Medios para el gobierno del buque

10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales".----------------------

Regla 45
Cálculo del francobordo

Al final del párrafo 5) (cinco) se sustituye el punto por una coma y se añade el siguiente texto: "o de acuerdo con la regla 40 8) (cuarenta, ocho) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta".---

Anexo II



Zonas, Regiones y Períodos Estacionales

Regla 46
Zonas y regiones periódicas de invierno del hemisferio Norte

Se sustituye la última frase del párrafo 1) b) por la siguiente:--

"Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y la parte del Mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte.---

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 noviembre a 31 marzo

VERANO: 1 abril a 31 octubre".

Regla 47
Zona periódica de invierno del hemisferio Sur

Al final del párrafo, se sustituyen las palabras "hasta la costa occidental del continente americano" por "hasta el punto de latitud 33°S (treinta y tres) y longitud 79°W (setenta y nueve), luego la loxodrómica hasta el punto de latitud 41°S (cuarenta y uno) y longitud 75°W (setenta y cinco), luego la loxodrómica hasta el faro Punta Corona,



50

isla de Chiloé, latitud 41° (cuarenta y uno)47' S (cuarenta y siete) y longitud 73°(setenta y tres)53'W (cincuenta y tres), luego, paralelamente a las costas septentrional, oriental y meridional de la isla de Chiloé, hasta el punto de latitud 43° (cruenta y tres)20'S (veinte) y longitud 74° (setenta y cuatro)20'W (veinte), y luego al meridiano 74° (setenta y cuatro)20'W (veinte) hasta el paralelo 45° (cuarenta y cinco)45'S (cuarenta y cinco), incluyendo la zona interior de los canales de Chiloé desde el meridiano 74° (setenta y cuatro)20'W (veinte) hacia el Este".---------

Regla 48
Zona tropical

Al final del primer subpárrafo del párrafo 2) (dos), se sustituyen las palabras "y la laxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30°S (treinta). "*por*" la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 32° (treinta y dos)47'S (cuarenta y siete) y longitud 72°W (setenta y dos) y desde este punto el paralelo de latitud 32° (treinta y dos)47'S (cuarenta y siete) hasta la costa occidental de América del Sur".----------------------------

En el segundo subpárrafo del párrafo 2) (dos) la palabra "Coquimbo" se sustituye por la palabra "Valparaíso".--------

Regla 49
Regiones periódicas tropicales

En el párrafo 4) (cuatro) b) se sustituyen las palabras "hasta la longitud 120°E (ciento veinte) y

57

desde aquí por el meridiano de longitud 120°E (ciento veinte) hasta la costa de Australia" por "hasta la longitud 114°E (ciento catorce) y desde aquí por el meridiano de longitud 114°E (ciento catorce) hasta la costa de Australia".-----------------------------------

Mapa De Las Zonas Y De Las Regiones Periódicas

Se sustituyen las palabras "Zona Periódica De Invierno" donde indican el área a lo largo de la costa oriental de los Estados Unidos por "Región Periódica De Invierno".---

La primera parte de estas enmiendas no afecta al texto español. En todas las partes del mapa en que aparece la expresión "Zona Periódica Tropical" se sustituye ésta por "Región Periódica Tropical".--------------------------------

En la nota se sustituye la palabra "occidental" por "oriental".--

Se desplaza el límite de la zona periódica tropical de la costa de Australia, de la longitud de 120°E (ciento veinte) a la longitud de 114°E (ciento catorce).-------

Se suprime la línea límite sur de la zona de verano del hemisferio Sur desde el punto de latitud 33°S (treinta y tres) y longitud 79°W (setenta y nueve), hacia el Este, hasta la costa occidental del continente americano. Se traza una loxodrómica desde dicho punto de latitud 33°S (treinta y tres) y longitud 79°W (setenta y nueve) hasta el punto de latitud 41°S

- 59 -

52

(cuarenta y uno) y longitud 75°W (setenta y cinco); desde este punto se traza una loxodrómica hasta el faro de Punta Corona en la isla de Chitoé, latitud 41(cruenta y uno)°47'S (cuarenta y siete) y longitud 73°53'W, desde este punto se marcan las costas norte, este y sur de la isla de Chiloé como límites hasta el punto de latitud 43° (cuarenta y tres)20'S (veinte) y longitud 74° (setenta y cuatro)20'W (veinte), el meridiano de longitud 74°20'W hasta el paralelo de latitud 45° (cuarenta y cinco)45'S (cuarenta y cinco), y este paralelo hasta la costa occidental de América del Sur.--

Se suprime del límite sur de la zona tropical la loxodrámica desde el punto de latitud 26°S (veintiséis) y longitud 75°W (setenta y cinco) hasta la costa occidental de América del Sur en la latitud de 30°S (treinta). Se traza una loxodrómica desde el punto de latitud 26°S (veintiséis) y longitud 75°W (setenta y cinco) hasta el punto de latitud 32° (treinta y dos)47'S (cuarenta y dos) y longitud 72°W (setenta y dos) y luego el paralelo de latitud 32° (treinta y dos)47'S (cuarenta y siete) hasta la costa occidental de América del Sur.--

Anexo III

Certificados

Los modelos existentes del Certificado internacional de francobordo, 1966 (mil novecientos sesenta y seis) y del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se sustituirán por los siguientes:--------------



- 60 -

53

"Modelo del Certificado internacional de francobordo

Certificado Internacional de Francobordo
PARA EDITH
(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (mil novecientos sesenta y seis), en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988 (mil novecientos ochenta y ocho), con la autoridad conferida por el Gobierno de--------

(nombre del Estado)

por

(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque*

Nombre del buque
....
....

Número o letras distintivos
....
....

- 61 -

58

Puerto de matricula
....
....
....

Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros)
....
....

Número IMO[2]
....
....
....

Francobordo asignado como:[3]	Tipo de buque[3]
Buque nuevo	Tipo 'A' Tipo 'B'
Buque existente	Tipo 'B' con francobordo reducido Tipo 'B' con francobordo aumentado

Francobordo medido desde la[4] línea de cubierta	Trazado de la línea de carga[4]

55

Tropical	........mm (T)	...mm por encima de (V)
Verano	........mm (V)	Borde superior, de la línea que pasa por el centro del anillo
Invierno	........mm (I)	...mm por debajo de (V)
Atlántico Norte invierno....mm (ANI)		...mm por debajo de (V)
Madera tropical...mm (MT)		...mm por encima de (MV)
Madera verano.....mm (MV)		...mm por encima de (V)
Madera invierno ..mm (MI)		...mm por debajo de (MV)
Madera Atlántico Norte invierno... mm (MANI)		...mm por debajo de (MV)

[2] De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

[3] Táchese según proceda.

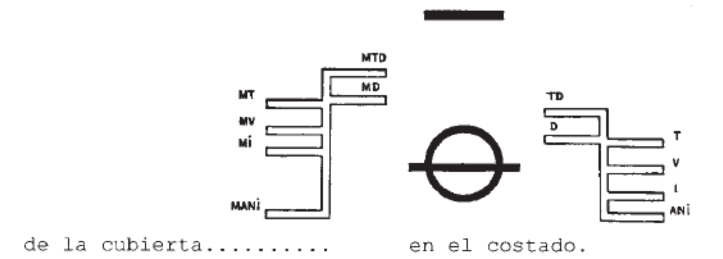
[4] No es necesario consignar en el certificado los francobordos y líneas de carga que no sean aplicables. Las líneas de carga de compartimentado podrán consignarse en el certificado con carácter voluntario.

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera...........mm. Para el francobordo para madera..........mm.

- 63 -

56

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a ....mm



de la cubierta.......... en el costado.

Se Certifica:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

El presente certificado es válido hasta ....[5] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en

....

57

....

(lugar de expedición del certificado)

....

(fecha de expedición) (firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

Notas:

1. Cuando un buque parta de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.

2. Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente a la concesión para agua dulce indicada anteriormente.

- 65 -

58

Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

---

[5] Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 1) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.

Refrendo de reconocimientos anuales

Se Certifica que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado......................
(firma del funcionario autorizado)

Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

- 66 -

59

Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) e)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del

60

Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....
Fecha ....

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

- 68 -

69

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha ....
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al Puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)[3] del Convenio, hasta

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha .
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

- 69 -

162

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es .

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha
(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento
anual es

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha .
(sello o estampilla de la autoridad)

[3] Táchese según proceda.

- 70 -

63

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo

Certificado internacional de Exención Relativo al Francobordo

(Sello oficial) (Estado)

Expedido en virtud de las disposiciones del

Convenio Internacional Sobre Líneas De Carga, 1966,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

con la autoridad conferida por el Gobierno de

....
(nombre del Estado)

por ....
(persona u organización reconocida)

Datos relativos al buques'

Nombre del buque ....

Número o letras distintivos ....

- 71 -

69

Puerto de matrícula ....

Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros) ....

Número IMO[2] ....

1 Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.

2 De conformidad con la resolución A.600(15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

- 72 -

65

Se Certifica:

Que el buque queda exento de las disposiciones del Convenio por aplicación de lo prescrito en el artículo 6 2)/6 4)[3] del mismo.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes:

El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es

Desde:

Hasta: .

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2) o el artículo 6 4):



- 73 -

66

El presente certificado es válido hasta ....[4] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en
(lugar de expedición del certificado)

....
(fecha de expedición)

(firma de funcionario autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

3 Táchese según proceda.

4 Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 10) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.---

- 74 -

67

Refrendo de reconocimientos anuales

Se Certifica que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el articulo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.-----------------------

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

- 75 -

68

Reconocimiento anual: Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c)

Se Certifica que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.----------------------

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar
Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)

69

Refrendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable.---

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio hasta

Firmado ....

(firma del funcionario autorizado)

Lugar ....

Fecha ....

(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable-----------------

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta ....

Firmado

(firma del funcionario autorizado)

Lugar

Fecha

(sello o estampilla de la autoridad)



- 77 -

70

Refrendo para prorrogar la validez del certificado hasta la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) o el artículo 19 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)[3] del Convenio hasta ....

Firmado
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.......................
Fecha............................
(sello o estampilla de la autoridad)

Refrendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento
anual es

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar ....
Fecha ....

(sello o estampilla de la autoridad)



- 78 -

71

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es

Firmado ....
(firma del funcionario autorizado)
Lugar ....
Fecha ....
(sello o estampilla de la autoridad)

---

[3] Táchese según proceda."

Documento adjunto

Resolución 1

Ratificación, aceptación y aprobación del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga y adhesión a éstos.------------

La Conferencia

Habiendo Adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) y el

72

Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) por los que se introduce, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974) y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966),------------------

Reconociendo que ni el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS ni el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga podrán entrar en vigor en tanto no hayan sido ambos objeto de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión por parte de 15 Estados por lo menos, que representen como mínimo el 50% de la flota mercante mundial,-----------------

Reconociendo Asimismo que los Estados pueden ratificar, aceptar o aprobar el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, o adherirse a ellos independientemente y en distintos momentos,---

Deseando que el Protocolo de 1988 relativo al Solas y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga entren en vigor lo antes posible,

Insta a los Gobiernos a que ratifiquen, acepten o aprueben el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, o se adhieran a éstos, lo antes posible y al mismo tiempo.

73

Resolución 2

Reconocimiento por los gobiernos contratantes de; Convenio Solas 1974 de los certificados expedidos en virtud del Convenio Solas 1974, en su forma modificada por el Protocolo de 1988 relativo al mismo

La Conferencia,

Habiendo Adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) por el que, entre otras cosas, se modifica el capítulo 1 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), con el fin de dar uniformidad a los periodos de validez de los certificados así como a los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio SOLAS 1974 y en el Convenio de líneas de carga, 1966,

Reconociendo que las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Solas expedirán los certificados en virtud del Convenio Solas 1974 en la forma que prescribe el Protocolo de 1988 relativo al Solas,

1. Insta a los Gobiernos que son Gobiernos Contratantes del Convenio Solas 1974 a que se constituyan cuanto antes en Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Solas;

2. Invita a los Gobiernos que siendo Gobiernos Contratantes del Convenio Solas 1974, no sean Partes en el Protocolo de

- 81 -

74

1988 relativo al Solas, a que, a partir de la entrada en vigor de este último, otorguen a los certificados expedidos en virtud del Convenio Solas 1974, en la forma prescrita por el Protocolo de 1988 relativo al Solas, idéntico reconocimiento que el otorgado a los certificados expedidos en virtud del Convenio Solas 1974.

Resolución 3

Reconocimiento por los gobiernos contratantes de; Convenio de líneas de carga, 1966 de los certificados expedidos en virtud
del Convenio de líneas de carga, 1966, en su forma modificada por el Protocolo de 1988 relativo al mismo

La Conferencia

Habiendo Adoptado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) por el que, entre otras cosas, se modifican artículos y reglas del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966), con el fin de unificar los periodos de validez de los certificados así como los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y en el Convenio de líneas de carga, 1966,---

Reconociendo que las Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga expedirán los

75

certificados en virtud de lo dispuesto en el Convenio de líneas de carga, 1966, en la forma que prescribe el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga,--

1. Insta a los Gobiernos que son Gobiernos Contratantes del Convenio de líneas de carga, 1966 a que se constituyan cuanto antes en Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga,-------------------------

2. Invita a los Gobiernos que siendo Gobiernos Contratantes del Convenio de líneas de carga, 1966, no sean Partes en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, a que, a partir de la entrada en vigor de este último, otorguen a los certificados expedidos en virtud del Convenio de líneas de carga, 1966, en la forma prescrita por el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, idéntico reconocimiento que el otorgado a los certificados expedidos en virtud del Convenio de líneas de carga, 1966.-----------------------

Resolución 4

Implantación del sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud de] MARPOL 73/78, el código CIQ, el código CGrQ y el código CIG --------------------------------

La Conferencia

Considerando que la resolución 10 de la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, 1978, recomendó que la OMI tomase las medidas necesarias para enmendar el Convenio

- 83 -

76

internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio Solas 1974), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (Marpol 73/78), y el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga, 1966) con miras a dar uniformidad a los periodos de validez de los certificados y a los intervalos entre los reconocimientos estipulados por dichos convenios, ---

Habiendo Aprobado el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS) y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga) por los que se introduce, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio SOLAS 1974 y del Convenio de líneas de carga, 1966, -------------------------

Reconociendo que las reglas del MARPOL 73/78 y las disposiciones del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ) y del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), han de ser enmendadas para armonizar sus prescripciones sobre reconocimientos y certificación con las del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y las del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, ---------------------------

77

Recomienda que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI adopten las medidas necesarias:---------------------------------

a) para enmendar el MARPOL 73/78, el Código CIQ, el Código CGrQ y el Código CIG a fin de armonizar sus prescripciones sobre reconocimientos y certificación con las del Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y las del Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga;--

b) para que dichas enmiendas entren en vigor en la misma fecha en que el Protocolo de 1988 relativo al SOLAS y el Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga entren en vigor, o en una fecha lo más cerca posible de esa fecha.---------------------------------

Resolución 5

Preparación de la traducción oficial revisada en español del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966

La Conferencia

Recordando su decisión de que el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (el Protocolo de 1988), se establezca en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés,

- 85 -

78

inglés y ruso, teniendo cada texto la misma autenticidad,--------------------

Tomando Nota de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo de 1988,--

Tomando Nota También de que los textos auténticos del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 se establecieron solamente en los idiomas francés e inglés, efectuándose traducciones oficiales a los idiomas español y ruso,--

Estimando conveniente armonizar la terminología y la fraseología en el idioma español del Convenio originario de 1966 de modo que su texto sea congruente con la terminología y la fraseología adoptadas al establecer el texto español auténtico del Protocolo de 1988,------------------------------

1 Pide al Secretario General que prepare un proyecto de traducción oficial revisada en español del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 y que, siguiendo los procedimientos acostumbrados, someta dicho proyecto a la consideración de los Gobiernos interesados;-------------------

2. Decide que el texto en español que resulte de la consideración por los Gobiernos interesados sustituya a la traducción oficial en español existente del Convenio

79

internacional sobre líneas de carga, 1966.-----------------
--

80

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

Anexo III

Certificados

Modelo del Certificado internacional de francobordo

1 En el modelo del Certificado internacional de francobordo se introduce la nueva sección siguiente, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: ………........... (*dd/mm/aaaa)*."

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo

2 En el modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se introduce la nueva sección siguiente, entre la sección que empieza con las palabras "El presente certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: ………........... (*dd/mm/aaaa)*.

***

81

MSC 79/23/Add.1

ANEXO 6

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

ADOPCIÓN DE LAS ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea en relación con las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda a los certificados, a fin de incluir la fecha de terminación del reconocimiento en el que se basan estos últimos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 79º periodo de sesiones, adoptó las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) a) del Convenio de Líneas de Carga, 1966,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Certificado internacional de francobordo (1966) y al Certificado internacional de exención relativo al francobordo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) b) del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, las enmiendas al Certificado internacional de francobordo (1966) y al Certificado internacional de exención relativo al francobordo de dicho Convenio, cuyo texto se incluye en el anexo de la presente resolución;

2. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) b) del Convenio de Líneas de Carga, 1966, remita copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio de Líneas de Carga, 1966, para que las examinen y acepten, y que asimismo remita copias a todos los Miembros de la Organización;

3. INSTA a todos los Gobiernos interesados a que acepten las enmiendas lo antes posible.



I:\MSC\79\23ad1.doc

82

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

Anexo III

Certificados

Certificado internacional de francobordo (1966)

1 En el modelo del Certificado internacional de francobordo (1966) se introduce la nueva sección siguiente entre la sección que empieza con las palabras "Este certificado es valedero hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .... *(dd/mm/aaaa)*"

Certificado internacional de exención relativo al francobordo

2 En el modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo se introduce la nueva sección siguiente entre la sección que empieza con las palabras "Este certificado es válido hasta" y la que comienza con las palabras "Expedido en":

"Fecha de terminación del reconocimiento en el que se basa el presente certificado: .... *(dd/mm/aaaa)"*

***

83

MSC 79/23/Add.1

ANEXO 5

RESOLUCIÓN MSC.172(79)
(adoptada el 9 de diciembre de 2004)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO, en su 79º periodo de sesiones, enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988, propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2006 a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 2 de julio de 2006, tras haberse aceptado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son parte en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.

I:\MSC\79\23ad1.doc

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

89

MSC 77/26/Add.1

ANEXO 3

RESOLUCIÓN MSC.143(77)
(adoptada el 5 de junio de 2003)

ADOPCIÓN DE ENMIENDAS AL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VI del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (en adelante "Protocolo de Líneas de Carga de 1988"), artículo que trata de los procedimientos de enmienda,

HABIENDO EXAMINADO en su 77° periodo de sesiones enmiendas al Protocolo de Líneas de Carga de 1988 propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 a) del artículo VI de dicho Protocolo,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 d) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas al Anexo B del Protocolo de Líneas de Carga de 1988 cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 f) ii) bb) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, que las mencionadas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988 o un número de Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que las rechazan;

3. INVITA a las Partes interesadas a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 g) ii) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, tras haberse aceptado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 e) del artículo VI del Protocolo de Líneas de Carga de 1988, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988;

5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son parte en el Protocolo de Líneas de Carga de 1988.



I:\MSC\77\26AD1AN3.DOC

85

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO B DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966

1 El texto existente del Anexo I del anexo B se sustituye por el siguiente:

"ANEXO I

REGLAS PARA DETERMINAR LAS LÍNEAS DE CARGA

CAPÍTULO I - GENERALIDADES

Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos.

Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales relativas a estabilidad y compartimentado que existan.

Regla 1
Resistencia y estabilidad sin avería de los buques

1) La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado.

2) Podrá considerarse que el buque que se proyecte, construya y mantenga de conformidad con las correspondientes prescripciones de una organización, incluidas las sociedades de clasificación, reconocida por la Administración o con las normas nacionales aplicables de la Administración, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2-1, tiene un grado aceptable de resistencia. Estas disposiciones se aplicarán a todas las estructuras, equipo y accesorios abarcados por este anexo para los que no se den expresamente normas de resistencia y construcción.

3) Los buques se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.

Regla 2
Aplicación

1) A los buques de propulsión mecánica y a las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40, inclusive.

2) A los buques que transporten cubertadas de madera se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1), francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 a 45.

86

3) A los buques proyectados para llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignarán francobordos calculados con arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40, inclusive. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.

4) A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos buques cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración.

5) Las reglas 10 a 26, inclusive, se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo, se les podrá hacer alguna concesión al aplicarles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas.

6) Si el francobordo de verano asignado se aumenta de modo que el calado resultante no sea superior al calado correspondiente al francobordo mínimo de verano para el mismo buque, pero que la cubierta de francobordo hipotética esté situada por debajo de la cubierta de francobordo real a una distancia de ésta como mínimo igual a la altura normal de una superestructura, las condiciones de asignación conformes con las reglas 12, 14-1 a 20, 23, 24 y 25, aplicables a la cubierta de francobordo real pueden ser las prescritas para una cubierta de superestructura.

7) A menos que se indique expresamente otra cosa, las reglas del presente Anexo se aplicarán a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005.

8) Para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005, la Administración se asegurará de que se cumplen las prescripciones aplicables en virtud del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, adoptado por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988.

9) Se considerará que las naves de gran velocidad que cumplen las prescripciones del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.97(73) (Código NGV 2000), y que se han reconocido y certificado según lo estipulado en el Código, cumplen lo prescrito en este anexo. Los certificados y permisos expedidos en virtud del Código NGV 2000 tendrán la misma validez y el mismo reconocimiento que los certificados expedidos en virtud de este anexo.

87

Regla 2-1
Autorización de organizaciones reconocidas

Las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el artículo 13 del Convenio y en la regla 1 2) cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739(18), según sean enmendadas por la Organización, así como las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sean enmendadas por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas según las disposiciones del artículo VI del presente Protocolo.

Regla 3
Definiciones de los términos usados en los anexos

1) *Eslora*

a) Se tomará como eslora (L) el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto alto de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor.

b) En los buques sin mecha de timón, se tomará como eslora (L) el 96% de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado.

c) Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación) (véase la figura 3.1).

d) En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado D_{min}, obtenido trazando una línea paralela a la línea de la quilla del buque (incluido el talón) y tangente a la línea de arrufo de trazado de la cubierta de francobordo. El puntal mínimo de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado del punto de tangencia (véase la figura 3.2).

88

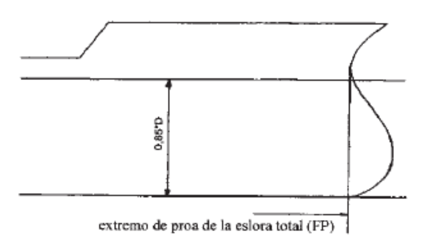


Figura 3.1

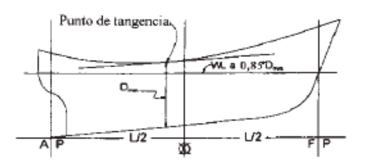


Figura 3.2

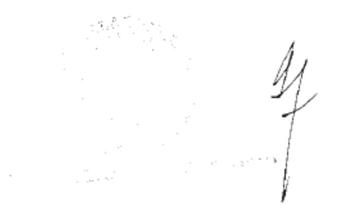
2) *Perpendiculares*. Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora.

3) *Centro del buque*. El centro del buque será el punto medio de la eslora (L).

4) *Manga*. A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (B) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales.

5) *Puntal de trazado*

a) El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera y de construcción mixta esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea cóncava o cuando existan tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.



89

b) En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta y del costado, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.

c) Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

6) *Puntal de francobordo (D)*

a) El puntal de francobordo (D) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la cubierta de francobordo en el costado.

b) El puntal de francobordo (D) en un buque con trancanil redondeado de radio superior al 4% de la manga (B) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del buque real.

7) *Coeficiente de bloque*

a) El coeficiente de bloque (C_b) vendrá dado por la fórmula:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_l};$$

donde:

∇ será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado d_1; siendo

d_l el 85% del puntal mínimo de trazado.

b) Para calcular el coeficiente de bloque de una nave multicasco, se utilizará la manga máxima (B) definida en el párrafo 5), y no la manga de un solo casco.

8) *Francobordo*

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente.

90

9) *Cubierta de francobordo*

a) La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

b) Cubierta inferior como cubierta de francobordo

A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda.

i) Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta.

ii) Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extienda por encima de la cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo del francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

iii) Cuando se designe como cubierta de francobordo una cubierta inferior, dicha cubierta constará como mínimo de palmejares de construcción apropiada en los costados del buque y de palmejares transversales en cada mamparo estanco que se extienda hasta la cubierta superior, en el interior de los espacios de carga. Estos palmejares serán tan anchos como lo permita su correcta instalación, teniendo presentes la estructura y la explotación del buque. Los palmejares se dispondrán de modo que también se pueda cumplir la prescripción estructural.

c) Cubierta de francobordo discontinua, cubierta de francobordo escalonada.

i) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que se extienda hasta el costado del buque y tenga una longitud de más de un metro, la línea más baja de la cubierta expuesta y la prolongación de esa línea paralelamente a la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo (véase la figura 3.3).

ii) Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que no se extiende hasta el costado del buque, la parte más elevada de la cubierta se tomará como cubierta de francobordo.

91

iii) Los nichos que no se extiendan de banda a banda de una cubierta inferior a la expuesta designada como la cubierta de francobordo podrán omitirse siempre que todas las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie dispongan de dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

iv) Se deberá prestar la debida atención al desagüe de los nichos expuestos y a los efectos de superficie libre sobre la estabilidad.

v) Las disposiciones de los apartados i) a iv) no están destinadas a aplicarse a las dragas, ganguiles u otros tipos de buques análogos dotados de grandes bodegas sin tapas de escotilla, debiéndose examinar cada caso por separado.

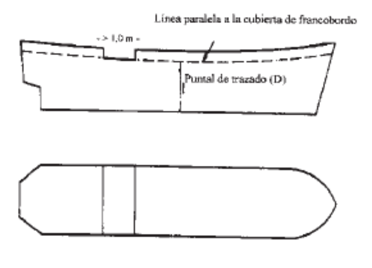


Figura 3.3

10) *Superestructura*

a) Una superestructura será una construcción provista de techo y dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extienda de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (B).

b) Una superestructura cerrada será aquella:

i) que tenga mamparos de cierre de construcción eficiente;

ii) cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estén provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12;

iii) en la que todas las demás aberturas, en los costados o en los extremos de la superestructura, estén dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie.

92

Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso para que la tripulación, a partir de cualquier punto de la cubierta completa expuesta más alta, o desde un punto más alto, pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos.

c) La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo.

d) La longitud de una superestructura (S) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L).

e) Puente. El puente será una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de proa, ni tampoco hasta la perpendicular de popa.

f) Toldilla. La toldilla será una superestructura que se extienda en dirección a proa desde la perpendicular de popa hasta un punto situado a popa de la perpendicular de proa. La toldilla puede empezar un punto que se encuentre a popa de la perpendicular de popa.

g) Castillo de proa. El castillo de proa será una superestructura que se extienda en dirección a popa desde la perpendicular de proa hasta un punto a proa de la perpendicular de popa. El castillo de proa podrá comenzar en un punto que se encuentre a proa de la perpendicular de proa.

h) Superestructura completa. Una superestructura completa será aquella que se extienda como mínimo desde la perpendicular de proa a la de popa.

i) Cubierta de saltillo. La cubierta de saltillo será una superestructura que se extienda hacia proa desde la perpendicular de popa, que por lo general tenga una altura inferior a la de una superestructura normal y que disponga de un mamparo proel intacto (portillos fijos con ojos de buey eficientes y tapas de registro empernadas) (véase la figura 3.4). Cuando el mamparo proel no esté intacto por incluir puertas y aberturas de acceso, la superestructura se considerará una toldilla.

93

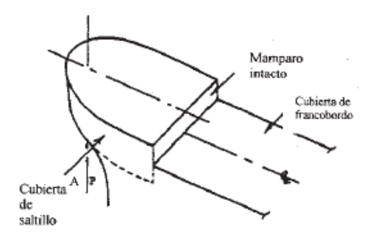


Figura 3.4

11) *Cubierta de superestructura.* Una cubierta de superestructura será aquella que forme el cerramiento superior de una superestructura.

12) *Buque de cubierta corrida.* Un buque de cubierta corrida será el que no tenga superestructuras sobre la cubierta de francobordo.

13) *Estanco a la intemperie.* Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.

14) *Estanco al agua.* Estanco al agua significa capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura en ambos sentidos con el apropiado margen de resistencia a la presión debida a la máxima columna de agua que pueda tener que soportar.

15) *Pozo.* Un pozo será cualquier zona de la cubierta expuesta a la intemperie en la que pueda acumularse agua. Se consideran pozos las zonas de cubierta rodeadas de estructuras de cubierta por dos o más lados.

Regla 4
Línea de cubierta

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará, normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro (como se indica en la figura 4.1). No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo.

- 101 -

95

MSC 77/26/Add.1
ANEXO 3
Página 11

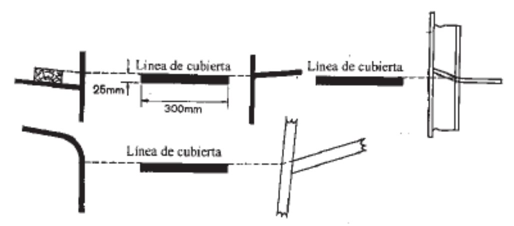


Figura 4.1 - Línea de cubierta

Regla 5
Marca de francobordo

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 mm de diámetro exterior y 25 mm de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 mm de longitud y 25 mm de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta (como se indica en la figura 6.1).

Regla 6
Líneas que se usarán con la marca de francobordo

1) Las líneas de carga que indican los francobordos asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 mm de anchura marcada a una distancia de 540 mm a proa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.1).

2) Se usarán las siguientes líneas de carga:

a) la línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada V;

b) la línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada I;

c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada ANI;

d) la línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada T;

e) la línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada D. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará el permiso de agua dulce.

95

f) la línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada TD y dispuesta a popa de la línea vertical.

3) Si se asignan francobordos para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y formando ángulo recto con una línea vertical de 25 mm de anchura, situada a una distancia de 540 mm a popa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.2).

4) Se usarán las siguientes líneas de carga para madera:

a) la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MV;

b) la línea de carga de invierno para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI;

c) la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MANI;

d) la línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MT;

e) la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MD y dispuesta hacia proa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará el permiso de agua dulce.

f) la línea de carga en agua dulce para el transporte de madera en cubierta en la zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada MTD y dispuesta hacia proa de la línea vertical.

5) Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, la naturaleza del servicio del mismo o los límites asignados a sus zonas de navegación hagan inaplicables alguna de ellas.

6) Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo, de manera que la línea de carga se marque al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponda al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Protocolo, no necesitará marcarse más que la línea de carga en agua dulce.

7) Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará I.

96

8) Las líneas de carga adicionales/alternativas exigidas por otros convenios internacionales en vigor podrán marcarse en ángulo recto hacia popa de la línea vertical indicada en el párrafo 1).

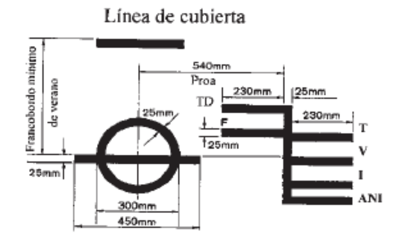


Figura 6.1 - Marca de líneas de carga y líneas que se usarán con esta marca

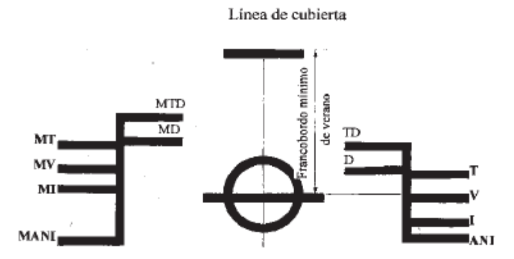


Figura 6.2 - Marca de líneas de carga para madera y líneas que se usarán con esta marca

Regla 7
Marca de la Autoridad asignadora del francobordo

La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de 115 mm de altura y 75 mm de anchura.

Regla 8
Detalles de las marcas

El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con ese objeto.

97

Regla 9
Comprobación de las marcas

El Certificado Internacional de Francobordo no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del buque.

CAPÍTULO II - CONDICIONES DE ASIGNACIÓN DEL FRANCOBORDO

Regla 10
Información que deberá suministrarse al capitán

1) El capitán de todo buque nuevo deberá recibir información para disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisible, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo la Administración considere que es innecesario.

2) Se facilitará información al capitán de una forma aprobada por la Administración o una organización reconocida. Se llevará bordo en todo momento información relativa a la estabilidad e información relativa a la carga también relacionada con la resistencia del buque cuando se requiera en virtud de lo estipulado en el párrafo 1), con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración

3) El buque que, al término de su construcción, no tenga que ser objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que esté en vigor:

a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en rosca;

b) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al término de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque;

c) si la Administración decide que la realización de una prueba de estabilidad no es practicable o segura, o produce resultados inadecuados debido a las proporciones, medios, resistencia o forma del casco específicos de un buque, se podrán determinar las características del buque en rosca mediante un cálculo detallado del peso, confirmado por un reconocimiento del buque en rosca.

- 105 -



MSC 77/26/Add.1
ANEXO 3
Página 15

d) llevará a bordo, a disposición del capitán, toda la información* que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar; y

e) llevará a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración.

4) Si un buque experimenta alteraciones que afecten materialmente a la información facilitada al capitán sobre la estabilidad o la carga, se hará llegar a éste información con las oportunas correcciones. Si es necesario, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad.

Regla 11
Mamparos extremos de las superestructuras

Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán tener un nivel de resistencia aceptable.

Regla 12
Puertas

1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto, y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanquidad a la intemperie de estas puertas estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo.

2) A menos que la Administración disponga otra cosa, las puertas se abrirán hacia fuera para dar una protección adicional contra el impacto del mar.

3) Excepto cuando se disponga otra cosa en estas reglas, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de las superestructuras cerradas será por lo menos de 380 mm sobre la cubierta.

4) Se evitará la instalación de umbrales desmontables. No obstante, a fin de facilitar las operaciones de carga y descarga de piezas de respeto pesadas u otras piezas análogas, se podrán instalar umbrales desmontables con las siguientes condiciones:

a) los umbrales se instalarán antes de que el buque zarpe; y

b) llevarán frisas y pernos pasantes próximos entre sí.

* Véase el Código de Estabilidad sin Avería, para todos los buques regidos por los instrumentos de la OMI, adoptado mediante la resolución A.749(18), en su forma enmendada.

I:\MSC\77\26AD1AN3.DOC



99

Regla 13
Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores

Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamiento de escotillas, bajadas y ventiladores:

Emplazamiento de clase 1 - Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa.

Emplazamiento de clase 2 - Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a dos alturas normales de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.

Regla 14
Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas

1) La construcción y los medios para asegurar la estanquidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por la regla16, a menos que la aplicación de la regla 15 a tales escotillas sea concedida por la Administración.

2) Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructuras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.

Regla 14-1
Brazolas de escotilla

1) Las brazolas de escotillas deberán ser de construcción sólida de acuerdo con su emplazamiento, y su altura sobre cubierta será como mínimo la siguiente:

a) 600 mm si están en emplazamientos de clase 1; y

b) 450 mm si están en emplazamientos de clase 2.

2) En el caso de las escotillas que cumplen lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), la altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse totalmente las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello, sea cual fuere el estado de la mar.



- 107 -

100

MSC 77/26/Add.1
ANEXO 3
Página 17

Regla 15
Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

Tapas de escotilla

1) La anchura de cada una de las superficies de soporte para las tapas de escotilla será, al menos, de 65 mm.

2) Cuando las tapas sean de madera, el espesor neto será, al menos, de 60 mm para luces no mayores de 1,5 m.

3) Cuando las tapas sean de acero dulce la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,25 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de modo que la deflexión no sea mayor de 0,0056 multiplicado por la distancia entre apoyos.

Galeotas

4) Cuando las galeotas destinadas a soportar las tapas de escotilla sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no menores de 3,5 t/m^2 en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de 2,6 t/m^2 en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de forma que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la distancia entre apoyos.

5) Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 podrán reducirse a 2 t/m^2 para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a 3,5 t/m^2 para buques de 100 m de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2 podrán reducirse a 1,5 t/m^2 y 2,6 t/m^2, respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Tapas "pontón"

6) Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en lugar de galeotas y tapas, la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6 mm.

7) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración.

101

Apoyos o tinteros

8) Los apoyos o tinteros para galeotas serán de construcción sólida y deberán asegurar la colocación y fijación eficaces de las galeotas. Cuando se utilicen galeotas de corredera, la disposición adoptada deberá asegurar su adecuada colocación cuando la escotilla esté cerrada.

Galápagos

9) Los galápagos deberán sujetarse a la pendiente de las cuñas. Serán al menos de 65 mm de anchura e irán espaciados no más de 600 mm de centro a centro; los galápagos dispuestos a lo largo de cada banda, o en los extremos de las escotillas no estarán a más de 150 mm de las esquinas de las escotillas.

Llantas y cuñas

10) Las llantas y cuñas serán sólidas y estarán en buen estado. Las cuñas serán de madera dura o de otro material equivalente. Deberán tener una pendiente no mayor de 1 : 6 y el espesor en la punta no será inferior a 13 mm.

Encerados

11) Se dispondrán al menos dos capas de encerado en buenas condiciones para cada escotilla situada en emplazamientos de las clases 1 ó 2. Los encerados serán perfectamente estancos y de resistencia suficiente. Serán de un material de peso y calidad mínimos aprobados.

Fijación de las tapas de escotilla

12) Para todas las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 se dispondrán barras de acero u otros medios equivalentes con objeto de fijar de manera eficaz e independiente cada una de las tapas de escotilla, después de haber colocado las llantas de los encerados. Las tapas de escotilla de más de 1,5 m de longitud deberán fijarse al menos por dos de tales dispositivos de sujeción.

Regla 16
Escotillas cerradas por tapas estancas de acero u otros materiales equivalentes

1) Todas las escotillas en emplazamientos de clase 1 y de clase 2 estarán provistas de tapas de acero u otro material equivalente. Salvo por lo dispuesto en la regla 14 2), tales tapas serán estancas a la intemperie y estarán dotadas de frisas y trincas. Los medios empleados para asegurar y mantener la estanquidad a la intemperie serán satisfactorios a juicio de la Administración. Las disposiciones tomadas permitirán asegurar que la estanquidad se mantiene sea cual fuere el estado de la mar, y con este fin se exigirán pruebas de estanquidad en el reconocimiento inicial, y también se podrán exigir en los reconocimientos anuales o de renovación, o a intervalos más cortos.

Cargas mínimas de proyecto de las tapas de escotilla

2) Para buques de eslora igual o superior a 100 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas en la perpendicular de proa, calculada a partir de la siguiente ecuación:

Carga = $5 + (L_H - 100)a$ en t/m^2

siendo

L_H L para los buques de eslora igual o inferior a 340 m pero no inferior a 100 m;

L la eslora del buque (en metros), definida en la regla 3;

L_H equivale a 340 m en el caso de buques de más de 340 m de eslora;

a se indica en la tabla 16.1,

y se reducirán linealmente a 3,5 t/m^2 en el extremo de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, tal y como se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada para cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 3,5 t/m^2.

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 2,6 t/m^2.

d) Cuando una escotilla situada en emplazamientos de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 3,5 t/m^2.

	a
Buques de francobordo asignado del tipo B	0,0074
Buques a los que se les ha asignado francobordo reducido mediante las reglas 27 9) o 10)	0,0363

Tabla 16.1

3) Para buques de eslora igual a 24 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas de 2,43 t/m^2 en la perpendicular de proa y se reducirán linealmente a 2 t/m^2 al final de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, según se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada en cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

- 110 -

107

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 2 t/m^2.

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 1,5 t/m^2.

d) Cuando una escotilla situada en un emplazamiento de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 2 t/m^2.

4) Para buques de eslora entre 24 y 100 m, y para emplazamientos entre la perpendicular de proa (FP) y 0,25 L, la carga debida a las olas se obtendrá por interpolación lineal según se indica en la tabla 16.2.

	Posición longitudinal		
	FP	0,25L	A popa de 0,25L
L >100 m			
Cubierta de francobordo	Ecuación en 16 2) a)	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
Cubierta de superestructura	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L = 100 m			
Cubierta de francobordo	5 t/m^2	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
Cubierta de superestructura	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L = 24 m			
Cubierta de francobordo	2,43 t/m^2	2 t/m^2	2 t/m^2
Cubierta de superestructura	2 t/m^2		1,5 t/m^2

Tabla 16.2

5) Todas las tapas de escotilla se proyectarán de modo que:

a) el producto del esfuerzo máximo determinado conforme a las cargas antedichas por el factor 1,25 no exceda de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad, del material en tensión y la resistencia crítica al pandeo del material en compresión;

b) la deflexión no sea superior a 0,0056 veces la distancia entre apoyos;

c) las planchas de acero que formen la parte superior de las tapas no tenga un espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos, o a 6 mm, si este valor es mayor; y

d) se incorpore un margen de corrosión adecuado.

Medios para asegurar la estanquidad a la intemperie

6) Los medios empleados para asegurar y mantener la estanqueidad a la intemperie que no sean frisas y trincas deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

7) Las tapas de escotilla que descansen en brazolas se mantendrán en su posición cerrada mediante dispositivos capaces de soportar las cargas que actúen horizontalmente sea cual fuere el estado de la mar.

Regla 17
Aberturas de los espacios de máquinas

1) Las aberturas de los espacios de máquinas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 estarán dotadas de marcos adecuados y encerradas eficazmente por una construcción de acero de resistencia ampliamente suficiente; cuando estas construcciones no estén protegidas por otras estructuras, se estudiará especialmente su resistencia. Las aberturas de acceso en estas construcciones estarán dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12 1), debiendo ser sus umbrales de una altura mínima de 600 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 1, y al menos de 380 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 2. Las demás aberturas existentes en estas construcciones estarán dotadas de tapas equivalentes fijadas de manera permanente en la posición adecuada.

2) En el caso de los guardacalores de máquinas que no estén protegidos por otras estructuras, se exigirán puertas dobles, (es decir, puertas internas y externas que se ajusten a lo dispuesto en la regla 12 1)), en los buques con un francobordo asignado inferior a los que figuran en la tabla 28.2 de la regla 28. Se dispondrá un umbral interno de 230 mm, además del umbral externo de 600 mm.

3) Las brazolas de los guardacalores de calderas, de las chimeneas o de los ventiladores de máquinas, situadas en puntos expuestos sobre la cubierta de francobordo o la cubierta de superestructuras, deberán estar dispuestas a la mayor altura posible y razonable sobre cubierta. En general, los ventiladores necesarios para la ventilación continua del espacio de máquinas dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie. Los ventiladores necesarios para la ventilación continua de la sala del generador de emergencia, si se considera que ésta tiene flotabilidad en los cálculos de estabilidad, o que protege la abertura de acceso al nivel inferior, dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie.

4) Cuando, por motivo del tamaño y la disposición del buque, esto no sea viable, la Administración podrá permitir brazolas de menor altura, dotadas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de conformidad con lo dispuesto en la regla 19 4), para el espacio de máquinas y para la sala del generador de emergencia, en combinación con otros medios apropiados que garanticen una ventilación ininterrumpida y adecuada de estos espacios.

5) Las aberturas de los guardacalores de calderas estarán dotadas de tapas sólidas de acero u otro material equivalente, fijadas de manera permanente en sus posiciones adecuadas y susceptibles de ser trincadas en forma estanca a la intemperie.

105

Regla 18
Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras

1) Los registros y portas a ras de cubierta situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2 o dentro de superestructuras que no sean cerradas, se cerrarán con tapas sólidas que puedan hacerse estancas. Las tapas estarán fijadas de manera permanente, a menos que estén sujetas por pernos próximos entre sí.

2) Las aberturas en las cubiertas de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios de máquinas, registros y portas a ras de cubierta, estarán protegidas por una superestructura cerrada o por una caseta o tambucho de resistencia y estanquidad a la intemperie equivalentes. Igualmente, cualquiera de estas aberturas situadas en la parte expuesta de una cubierta de superestructura, o en la parte superior de una caseta situada sobre la cubierta de francobordo y que dé acceso a un espacio bajo la cubierta de francobordo o dentro de una superestructura cerrada, estará protegida por una caseta o un tambucho eficaces. Las salidas de tales tambuchos o casetas que conduzcan o den acceso a escaleras que lleven a niveles inferiores, estarán dotados de puertas conformes con la regla 12 1). Alternativamente, si las escaleras situadas dentro de una caseta, están cerradas por tambuchos de construcción sólida dotados de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 1), no será necesario que la puerta exterior sea estanca a la intemperie.

3) Las aberturas en el techo de una caseta situada sobre una cubierta de saltillo o una superestructura de altura inferior a la normal y que tenga una altura igual o superior a la altura normal de un alcázar se dotarán de un medio de cierre aceptable, pero no será necesario que estén protegidas por una caseta o un tambucho eficaces, de acuerdo con la definición de la regla, a condición de que la altura de la caseta sea como mínimo igual a la altura normal de una superestructura. Este mismo criterio podrá aplicarse a las aberturas en el techo de una caseta de altura inferior a la altura normal de una superestructura.

4) En los emplazamientos de clase 1, la altura sobre cubierta de los umbrales de los accesos a los tambuchos será al menos de 600 mm. En los de clase 2, será al menos de 380 mm.

5) Si se dispone de un medio de acceso desde la cubierta situada encima, en lugar de un medio de acceso desde la cubierta de francobordo, de conformidad con la regla 3 11) b), la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a un puente o a una toldilla será de 380 mm. Esto también será aplicable a las casetas situadas en la cubierta de francobordo.

6) Si no se dispone de un medio de acceso desde arriba, la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a una caseta situada en la cubierta de francobordo será de 600 mm.

7) Si los dispositivos de cierre de las aberturas de acceso de las superestructuras y casetas no corresponden a lo estipulado en la regla 12 1), se considerará que las aberturas interiores de la cubierta están expuestas (es decir, situadas en la cubierta expuesta).

106

Regla 19
Ventiladores

1) Los ventiladores situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2, correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o bajo cubiertas de superestructuras cerradas, tendrán brazolas de acero u otro material equivalente, de construcción sólida y unidas eficazmente a la cubierta. Los ventiladores situados en un emplazamiento de la clase 1 tendrán brazolas de una altura mínima de 900 mm por encima de la cubierta; en un emplazamiento de la clase 2, la altura mínima de las brazolas será de 760 mm por encima de la cubierta. Cuando la altura de la brazola de cualquier ventilador sea mayor de 900 mm, se la reforzará de manera especial.

2) Los ventiladores que pasen a través de superestructuras que no sean cerradas tendrán brazolas de construcción sólida, de acero u otro material equivalente, en la cubierta de francobordo.

3) Los ventiladores situados en emplazamientos de clase 1, cuyas brazolas se extiendan a más de 4,5 m por encima de la cubierta, y en emplazamientos de clase 2, con brazolas de altura mayor de 2,3 m por encima de la cubierta, no necesitarán estar dotados de dispositivos de cierre, a menos que se requiera de manera específica por la Administración.

4) Excepto en los casos previstos en el párrafo 3), las aberturas de los ventiladores estarán provistas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de acero u otro material equivalente. En los buques de eslora no superior a 100 m, los dispositivos de cierre estarán sujetos de forma permanente; en los demás buques, cuando no estén dispuestos de esta forma, se estibarán adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados.

5) En lugares expuestos, la altura de las brazolas podrá incrementarse en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.

Regla 20
Tubos de aireación

1) Cuando los tubos de aireación de los tanques de lastre y de otros tanques se prolonguen por encima de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, las partes expuestas de los mismos serán de construcción sólida; su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda penetrar a espacios inferiores será al menos de 760 mm en la cubierta de francobordo y 450 mm en la cubierta de superestructuras.

2) Cuando estas alturas puedan estorbar la maniobra del buque, se podrá admitir una altura menor, siempre que la Administración quede satisfecha de que los dispositivos de cierre y otras circunstancias lo justifican.

3) Los tubos de aireación contarán con dispositivos de cierre automático.

4) En los buques tanque se podrán aceptar válvulas de presión y vacío.

107

Regla 21
Portas de carga y aberturas análogas

1) Las portas de carga y otras aberturas análogas en los costados de los buques, situadas por debajo de la cubierta de francobordo, estarán dotadas de puertas proyectadas de tal forma que aseguren la misma estanquidad a la intemperie y la misma integridad estructural que las de las planchas del forro que las rodea. Salvo que la Administración disponga otra cosa, estas aberturas se abrirán hacia fuera. El número de tales aberturas será el mínimo compatible con el tipo y el servicio normal del buque.

2) Salvo que la Administración disponga otra cosa, el borde inferior de las aberturas a que se hace referencia en el párrafo 1) no deberá estar por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior se halle como mínimo 230 mm por encima del borde superior de la línea de carga más elevada.

3) Cuando se acepte que las portas de carga y otras aberturas análogas tengan su borde inferior por debajo de la línea especificada en el párrafo 2), se tomarán medidas suplementarias para mantener la estanquidad.

4) La instalación de una segunda puerta de resistencia y estanquidad equivalentes constituye una medida aceptable. Se instalará un dispositivo de detección de fugas en el compartimiento situado entre las dos puertas. Dicho compartimiento estará provisto de medios de desagüe hacia las sentinas regulados por una válvula de cierre a rosca de fácil acceso. La puerta exterior se abrirá hacia fuera.

5) La disposición de las puertas de proa y sus puertas interiores, de las puertas laterales y las puertas de popa y de sus medios de sujeción cumplirán las prescripciones de una organización reconocida, o las normas nacionales aplicables de la Administración que garanticen un grado de seguridad equivalente.

Regla 22
Imbornales, tomas y descargas

1) a) Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las procedentes de superestructuras y casetas situadas sobre la cubierta de francobordo y dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12, estarán provistas, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2), de medios eficaces y accesibles para evitar la entrada de agua en el buque. Normalmente, cada una de las descargas tendrá una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo. Cuando el extremo interior del tubo de descarga esté situado como mínimo 0,01L por encima de línea de carga de verano, la descarga podrá tener dos válvulas automáticas de retención sin medios directos de cierre. Cuando esta distancia vertical exceda de 0,02L podrá aceptarse una sola válvula automática de retención sin medios directos de cierre. Los medios para maniobrar la válvula de accionamiento directo serán fácilmente accesibles e irán provistos de un indicador que muestre si la válvula está abierta o cerrada.



b) Se podrá aceptar una válvula automática de retención y una válvula de compuerta regulables desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo en lugar de una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo.

c) Cuando se requieran dos válvulas automáticas de retención, la válvula interior será siempre accesible para someterla a examen en condiciones de servicio (es decir, dicha válvula estará siempre situada por encima del nivel de la línea de carga tropical). Si esto no es factible, la válvula interior no tendrá que estar situada por encima de la línea de carga tropical, siempre que se instale una válvula de compuerta regulable localmente entre las dos válvulas automáticas de retención.

d) Cuando las descargas de aguas sucias y los imbornales atraviesen el forro en la zona de los espacios de máquinas, podrá aceptarse una válvula de cierre directo regulable localmente en el forro, además de una válvula interior de retención. Los mandos de las válvulas estarán situados en una posición fácilmente accesible.

e) La posición del extremo interior de las tuberías de descarga se determinará en función de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta cuando se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.

f) Las prescripciones relativas a las válvulas de retención sólo son aplicables a las descargas que permanezcan abiertas durante el funcionamiento normal del buque. Para las descargas que tengan necesariamente que estar cerradas durante la navegación, podrá aceptarse una sola válvula de paso regulable desde la cubierta.

g) La tabla 22.1 indica la disposición aceptable de imbornales, tomas y descargas.

MSC 77/26/Add.1
ANEXO 3
Página 26

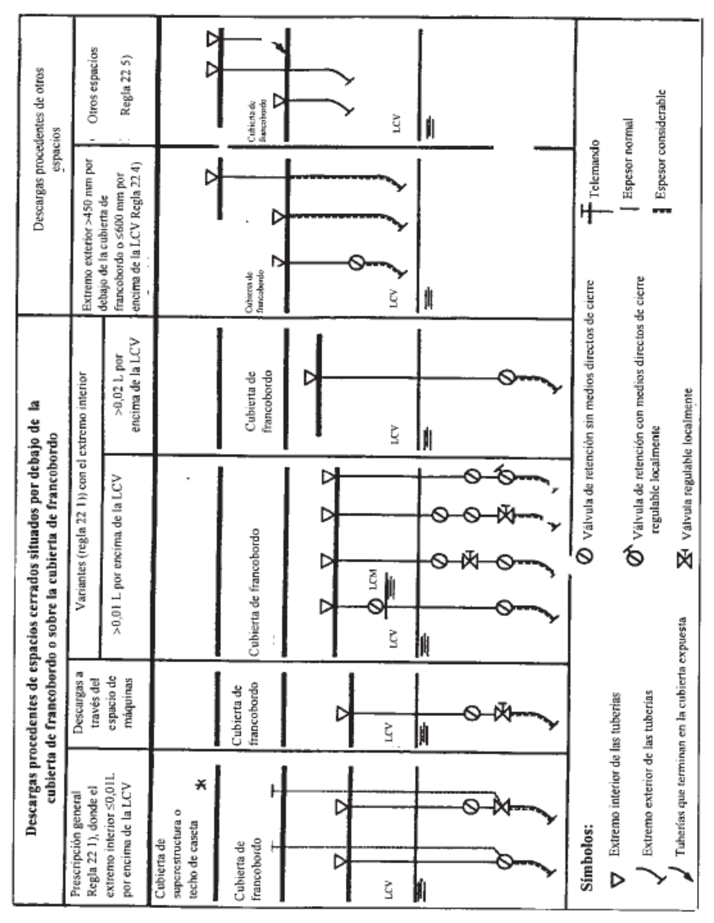


Tabla 22.1

I:\MSC\77\26AD1AN3.DOC

110

2) Sólo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructuras cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con las disposiciones vigentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

3) En los espacios de máquinas con dotación, las tomas y descargas al mar principales y auxiliares que sirvan para el funcionamiento de la maquinaria podrán regularse localmente. Los mandos serán fácilmente accesibles e irán provistos de indicadores que muestren si las válvulas están abiertas o cerradas.

4) Los imbornales y tubos de descarga procedentes de cualquier nivel que atraviesen el forro a más de 450 mm por debajo de la cubierta de francobordo, o a menos de 600 mm por encima de la línea de carga de verano, estarán provistos de una válvula de retención en el forro. Esta válvula se podrá suprimir si el tubo es de espesor suficiente, a menos que se exija en el párrafo 2) (véase el párrafo 7 *infra*).

5) Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas de cubierta que no estén provistas de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 deberán conducir al exterior del buque.

6) Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas que prescribe esta regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No serán aceptables las válvulas de hierro fundido ordinario u otro material análogo. Todos los tubos a que se refiere esta regla serán de acero u otro material equivalente que sea satisfactorio a juicio de la Administración.

7) Imbornales y tubos de descarga:

a) Los imbornales y tubos de descarga que no tengan que ser de espesor considerable:

i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 155 mm, el espesor no será inferior a 4,5 mm;

ii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 230 mm, el espesor no será inferior a 6 mm.

Los tamaños intermedios se determinarán por interpolación lineal.

b) En los imbornales y tubos de descarga que tengan que ser de espesor considerable:

i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 80 mm, el espesor no será inferior a 7 mm;

ii) si el diámetro exterior del tubo es igual a 180 mm, el espesor no será inferior a 10 mm;

iii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 220 mm, el espesor no será inferior a 12,5 mm.

Los tamaños intermedios se determinarán por interpolación lineal.

Regla 22-1
Vertederos de basuras

1) Es aceptable la instalación de dos válvulas de compuerta regulables desde la cubierta de trabajo del vertedero en lugar de la válvula de retención con medios directos de cierre accionables desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo, que cumplan las siguientes prescripciones:

a) la válvula de compuerta inferior podrá regularse desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo. Se dispondrá de un sistema de enclavamiento entre las dos válvulas;

b) el extremo interior estará situado por encima de la línea de flotación resultante de una escora de 8,5° a babor o a estribor con el calado correspondiente al francobordo de verano asignado, si bien no estará a menos de 1 000 mm por encima de la línea de flotación de verano. Si el extremo interior se halla a más de 0,01L por encima de la línea de flotación de verano, no será necesario que se pueda regular la válvula desde la cubierta de francobordo, a condición de que la válvula de compuerta interior siempre sea accesible en las condiciones de servicio; y

c) otra solución aceptable es sustituir las válvulas de compuerta superior e inferior por una tapa de bisagra estanca a la intemperie en el extremo interior del vertedero de basuras, con una trampilla de descarga. Entre la tapa y la trampilla se instalará un dispositivo de enclavamiento de modo que no pueda abrirse la trampilla de descarga hasta que se cierre la tapa.

2) Todo el vertedero, incluida la tapa, estará construido con un material de espesor considerable.

3) En los mandos de las válvulas de compuerta y/o en las tapas de bisagra podrá leerse claramente el siguiente aviso: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".

4) Si el extremo interior del vertedero queda por debajo de la cubierta de francobordo de un buque de pasaje, o de las líneas de flotación de equilibrio de un buque de carga al que se apliquen las prescripciones de estabilidad con avería:

a) la tapa de bisagra/válvula del extremo interior será estanca;

b) la válvula será una válvula de retención con cierre de rosca instalada en un lugar fácilmente accesible por encima de la línea de máxima carga; y

c) la válvula de retención con cierre de rosca se regulará desde un lugar situado por encima de la cubierta de cierre y estará provista de un indicador de apertura/cierre. En el mando de la válvula podrá leerse claramente el aviso siguiente: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".



112

Regla 22-2
Tubos de gatera y cajas de cadenas

1) Los tubos de gatera y las cajas de cadenas serán estancos hasta la cubierta expuesta a la intemperie.

2) Cuando se disponga de acceso, éste estará cerrado mediante una tapa resistente que se sujetará con pernos próximos entre sí.

3) Los tubos de gatera por los que pasan las cadenas de las anclas deberán disponer de dispositivos permanentes de cierre, para reducir al mínimo la entrada de agua.

Regla 23
Portillos, ventanas y claraboyas

1) Los portillos y las ventanas, así como sus vidrios, tapas ciegas y tapas de lumbrera*, si disponen de ellas, serán de diseño aprobado y construcción sólida. No se admitirá el uso de marcos no metálicos.

2) Se entenderá por portillos las aberturas redondas u ovaladas cuya área no supere los 0,16 m^2. Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m^2 se considerarán ventanas.

3) Se entenderá por ventanas las aberturas de forma rectangular en general que tengan en cada esquina un radio proporcional al tamaño de la ventana, así como las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m^2.

4) Los portillos de los espacios siguientes estarán dotados de tapas ciegas interiores de bisagra:

a) espacios situados por debajo de la cubierta de francobordo;

b) espacios situados en el primer nivel de superestructuras cerradas; y

c) casetas situadas en el primer nivel de la cubierta de francobordo que protejan aberturas hacia niveles inferiores o que se consideren flotantes en los cálculos de estabilidad.

Las tapas ciegas podrán cerrarse y fijarse de manera estanca si se encuentran por debajo de la cubierta de francobordo y de manera estanca a la intemperie si se encuentran por encima.

5) Los portillos no se instalarán de modo que su borde inferior se encuentre por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a una distancia igual al 2,5% de la manga B, o 500 mm si este valor es mayor, por encima de la línea de carga de verano (o la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta que se haya asignado).

---

* Las tapas ciegas se colocan por dentro de las ventanas y portillos, en tanto que las tapas de lumbrera se colocan, siempre que sea posible el acceso, en la parte exterior de la ventana, y pueden ser desmontables o de bisagra.

113

6) Se colocarán portillos fijos, si los cálculos de estabilidad con avería indican que los portillos podrían quedar sumergidos en cualquier etapa intermedia de inundación o en la flotación final de equilibrio.

7) No se instalarán ventanas en los siguientes lugares:

a) por debajo de la cubierta de francobordo;

b) en los mamparos de extremo del primer nivel o en los costados de las superestructuras cerradas; y

c) en las casetas del primer nivel consideradas flotantes en los cálculos de estabilidad.

8) Los portillos y ventanas que se encuentren en el forro del costado en el segundo nivel, estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie si la superestructura protege un acceso directo a niveles inferiores o se considera flotante en los cálculos de estabilidad.

9) Los portillos y ventanas que se encuentren en mamparos laterales interiores con respecto al forro del costado en el segundo nivel y que protejan un acceso directo a los espacios situados en niveles inferiores que se indican en el párrafo 4), estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra o, siempre que sea posible el acceso, de tapas de lumbrera exteriores permanentes que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie.

10) En lugar de las tapas ciegas y tapas de lumbrera en los portillos y ventanas laterales, podrán aceptarse las puertas y mamparos de camarotes situados en el segundo nivel y superiores que separen los portillos y las ventanas de acceso directo a niveles inferiores o al segundo nivel que se considere dotado de flotabilidad en los cálculos de estabilidad.

11) Las casetas situadas en una cubierta de saltillo o en la cubierta de una superestructura de altura inferior a la normal podrán considerarse situadas en el segundo nivel por lo que respecta a las prescripciones relativas a las tapas ciegas, a condición de que la altura de la cubierta de saltillo o de la superestructura sea igual o superior a la altura normal de una cubierta de saltillo.

12) El espesor del vidrio de las claraboyas fijas o de las que se puedan abrir será el adecuado al tamaño y situación de éstas, según lo prescrito para portillos y ventanas. Los vidrios de las claraboyas estarán protegidos en cualquier posición contra los daños mecánicos y en los emplazamientos de clase 1 ó 2 llevarán tapas ciegas o tapas de lumbrera fijas.

Regla 24
Portas de desagüe

1) a) Cuando las amuradas en las partes expuestas de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones ampliamente suficientes para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y achicada.

b) Excepto lo previsto en los párrafos 1) c) y 2), el área mínima de las portas de desagüe (*A*) a cada banda del buque para cada pozo de la cubierta de francobordo se obtendrá



114

mediante las siguientes fórmulas en aquellos casos en que el arrufo en la zona del pozo sea el normal o superior al normal.

El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por las siguientes fórmulas:

cuando la longitud de amurada (l) en el pozo sea de 20 m o menos:

$$A = 0{,}7 + 0{,}035\, l \ \text{m}^2,$$

cuando l exceda de 20 m:

$$A = 0{,}07\, l \ \text{m}^2,$$

l no se tomará nunca superior a 0,7L.

Si la amurada es de más de 1,2 m de altura media, el área exigida se incrementará en 0,004 m^2 por metro de longitud del pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 0,9 m, el área requerida se podrá disminuir en 0,004 m^2 por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura.

c) En buques sin arrufo, el área calculada de conformidad con el párrafo b) se aumentará en un 50%. Cuando el arrufo sea menor del normal, el porcentaje se obtendrá por interpolación lineal.

d) En un buque de cubierta corrida con una caseta a media eslora cuya anchura sea de por lo menos el 80% de la manga del buque, y en el que la anchura de los pasillos que queden a lo largo del costado del buque no exceda de 1,5 m, se forman dos pozos. A cada uno de esos pozos se le dará el área de las portas de desagüe que sea necesaria en función de su longitud.

e) Cuando un buque tenga un mamparo de pantalla que se extienda de banda a banda en el extremo proel de una caseta central, la cubierta expuesta quedará dividida en dos pozos, y no habrá límite para la anchura de la caseta.

f) Los pozos situados en cubiertas de saltillo se considerarán a todos los efectos como situados en cubiertas de francobordo.

g) Los canales de drenaje de más de 300 mm de altura instalados alrededor de las cubiertas de intemperie de los buques tanque en las zonas de los colectores y las tuberías de carga se tratarán como amuradas. Las portas de desagüe se dispondrán de conformidad con la presente regla. Los cierres que se fijen a las portas de desagüe para utilizarse durante las operaciones de carga y descarga estarán dispuestos de modo que no puedan atascarse en la mar.



115

2) Cuando un buque provisto de un tronco no cumpla lo prescrito en la regla 36 1) e), o cuando existan brazolas laterales de escotillas, continuas o prácticamente continuas, entre superestructuras separadas, el área mínima de las portas de desagüe se calculará mediante la siguiente tabla:

Anchura de la escotilla o tronco en relación con la manga del buque	**Área de las portas de desagüe en relación con el área total de las amuradas**
40% o menos	20%
75% o más	10%

El área de las portas de desagüe para anchuras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

3) La eficacia del área de desagüe en las amuradas prescrita en el párrafo 1) depende del área de flujo libre de la cubierta del buque.

El área de flujo libre de la cubierta es el área neta de los espacios entre escotillas, y entre escotillas y superestructuras y casetas, hasta la altura real de la amurada.

El área de las portas de desagüe en las amuradas se calculará en relación con el área neta de flujo libre de la manera siguiente:

a) Si el área de flujo libre no es inferior al área de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2) como si las brazolas de las escotillas fueran continuas, se considerará suficiente el área mínima de las portas de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1).

b) Si el área de flujo libre es igual o inferior al área calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinará como se indica en el párrafo 2).

c) Si el área de flujo libre es inferior a la calculada con arreglo al párrafo 2) pero superior a la calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$F = F_1 + F_2 - f_p \quad m^2$$

donde: F_1 es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1);

F_2 es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2; y

f_p es el área neta total de los pasillos y espacios entre los extremos de las escotillas y las superestructuras o casetas hasta la altura real de la amurada.

4) En buques que tengan superestructuras en la cubierta de francobordo o en las cubiertas de superestructuras que estén abiertas por uno de sus extremos o por ambos a los pozos

116

formados por las amuradas en las cubiertas expuestas, se adoptarán medidas adecuadas para desaguar los espacios abiertos de las superestructuras.

El área mínima de las portas de desagüe a cada banda del buque para la superestructura abierta (A_s) y para el pozo abierto (A_w) se calculará con arreglo al procedimiento siguiente:

a) Determínese la longitud total del pozo (l_t), que será igual a la suma de la longitud de la cubierta expuesta limitada por las amuradas (l_w) y la longitud del espacio común situado dentro de la superestructura abierta (l_s).

b) Para determinar A_s:

i) calcúlese el área de la porta de desagüe (A) requerida para un pozo abierto de longitud l_t de conformidad con el párrafo 1), suponiendo una amurada de altura normal;

ii) multiplíquese por 1,5 para compensar la falta de arrufo, si procede, de conformidad con el párrafo 1) c);

iii) multiplíquese por el factor (b_o/l_t) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la anchura (b_o) de las aberturas del mamparo límite de la superestructura cerrad;

iv) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la parte de la longitud total del pozo que quede dentro de la superestructura abierta, multiplíquese por el factor:

$$1 - (l_w/l_t)^2$$

donde l_w y l_t son las longitudes definidas en el párrafo 4) a);

v) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la distancia a que se encuentre la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo, en el caso de las cubiertas situadas más de 0,5 h_s por encima de la cubierta de francobordo, multiplíquese por el factor:

$$0{,}5\ (h_s/h_w)$$

donde h_w es la distancia a que se encuentra la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo y h_s es una altura normal de superestructura.

c) Para determinar A_w:

i) se calculará el área de la porta de desagüe para el pozo abierto (A_w) de conformidad con el párrafo b) i), utilizando l_w para calcular un área de porta de desagüe nominal (A'), y seguidamente se ajustará ese valor en función de la altura real de la amurada (h_b) mediante una de las correcciones siguientes del área, según proceda:

117

para amuradas de más de 1,2 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 1,2)/0,10)(0,004)\ m^2$$

para amuradas de menos de 0,9 m de altura:

$$A_c = l_w((h_b - 0,9)/0,10)(0,004)\ m^2;$$

para amuradas entre 1,2 m y 0,9 m de altura no hay corrección (es decir, $A_c = 0$);

ii) el área corregida de la porta de desagüe ($A_w = A' + A_c$) se ajustará a continuación para compensar la falta de arrufo, si procede, y para tener en cuenta la altura por encima de la cubierta de francobordo, como se indica en los párrafos b) ii) y b) v), utilizando h_s y h_w.

d) Las áreas resultantes de las portas de desagüe para la superestructura abierta (A_s) y el pozo abierto (A_w) son las que habrá que dejar a cada lado del espacio abierto cubierto por la superestructura abierta y a cada lado del pozo abierto, respectivamente.

e) Las relaciones antedichas se encuentran resumidas en las ecuaciones siguientes, en las que l_t, es decir, la suma de l_w y de l_s, se supone superior a 20 m:

área de la porta de desagüe A_w para el pozo abierto:

$$A_W = (0,07l_w + A_c)\ (\text{corrección de arrufo})\ (0,5h_s/h_w)$$

área de la porta de desagüe A_s para la superestructura abierta:

$$A_s = (0,07l_t)\ (\text{corrección de arrufo})\ (b_o/l_t)\ (1 - (l_w/l_t)^2)\ (0,5h_s/h_w);$$

cuando l_t es igual o inferior a 20 m, el área básica de la porta de desagüe será $A = 0,7 + 0,035l_t$ de conformidad con el párrafo 1).

5) Los bordes inferiores de las portas de desagüe estarán tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos terceras partes del área exigida para las portas de desagüe estarán dispuestas en la mitad del pozo más próxima al punto más bajo de la curva de arrufo. Un tercio del área exigida para las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión restante del pozo. Cuando el arrufo de la cubierta de francobordo expuesta o de una cubierta de superestructura expuesta sea nulo o escaso, el área de las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión del pozo.

6) Todas las aberturas de porta de desagüe practicadas en las amuradas estarán protegidas por barras o cabillas espaciadas aproximadamente 230 mm. Si se instalan batientes abatibles en las portas de desagüe, se dispondrá un huelgo amplio para evitar que se atasquen. Las bisagras tendrán ejes o cojinetes de un material resistente a la corrosión. Los batientes no tendrán dispositivos de sujeción.

118

Regla 25
Protección de la tripulación

1) Las casetas de cubierta usadas para alojamiento de la tripulación deberán construirse con un nivel aceptable de resistencia.

2) Alrededor de todas las cubiertas expuestas se dispondrán barandillas o amuradas. La altura de las amuradas o de las barandillas será, al menos, de 1 m desde la cubierta; de todos modos, cuando esta altura pueda estorbar el funcionamiento normal del buque, se podrá aceptar una altura menor si la Administración considera que queda asegurada una protección suficiente.

3) Las barandillas instaladas en las cubiertas de francobordo y de las superestructuras tendrán como mínimo tres hileras. La abertura por debajo de la barra inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 mm. Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 mm. En el caso de buques con trancaniles de forma redondeada, los candeleros de las barandillas se colocarán en el plano de la cubierta. En otros lugares, se instalarán barandillas que tengan como mínimo dos hileras. Las barandillas cumplirán las siguientes disposiciones:

a) los candeleros fijos, desmontables o de bisagra se colocarán con una distancia de separación de 1,5 m, aproximadamente. Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en su posición vertical;

b) como mínimo, uno de cada tres candeleros estará reforzado por un cartabón o barraganete;

c) cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas. Dichos cables se mantendrán firmes mediante tensores; y

d) cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cadenas en lugar de barandillas si se instalan entre dos candeleros fijos y/o amuradas.

4) Se dispondrán medios adecuados para garantizar la seguridad del paso según lo estipulado en la regla 25-1 (en forma de barandillas, andariveles, pasarelas o pasillos bajo cubierta, etc.) a fin de proteger a la tripulación al entrar y salir de sus alojamientos, espacios de máquinas y todos aquellos espacios utilizados en las operaciones esenciales del buque.

5) Cuando en un buque se transporte carga sobre cubierta, dicha carga estará estibada de tal forma que cualquier abertura que quede en la zona ocupada por la carga y que dé acceso a los alojamientos de la tripulación, espacios de máquinas y todos aquellos lugares utilizados en las operaciones esenciales del buque, pueda cerrarse y trincarse para impedir la entrada de agua. Si no existe un paso adecuado en cubierta o bajo ella, se dispondrá una protección para la tripulación, en forma de barandilla o andarivel, por encima de la carga.

119

Regla 25-1
Medios para garantizar la seguridad del paso de la tripulación

1) Para garantizar la seguridad del paso de la tripulación, se dispondrá como mínimo de uno de los medios que se prescriben a continuación en la tabla 25-1.1:

Tipo de buque	Ubicación de los accesos en el buque	Francobordo de verano asignado	Medidas aceptables de acuerdo con el tipo de francobordo asignado***			
			Tipo 'A'	Tipo 'B'-100	Tipo 'B-60'	Tipo 'B' y 'B+'
Todos los buques que no sean petroleros*, quimiqueros* o gaseros*	**1.1 Acceso a la sección central del buque** 1.1.1 Entre la toldilla y el puente, o 1.1.2 Entre la toldilla y una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos.	≤ 3 000 mm	a) b) e)	a) b) e)	a) b) c) i) e) f) i)	a) b) c) i) c) ii) c) iv) d) i) d) ii) d) iii) e) f) i) f) ii) f) iv)
		> 3 000 mm	a) b) e)	a) b) e)	a) b) c) i) c) ii) e) f) ii) f) ii)	
	1.2 Acceso a los extremos del buque 1.2.1 Entre la toldilla y la proa (si no hay puente); 1.2.2 Entre el puente y la proa; o 1.2.3 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y proa; o 1.2.4 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y los extremos de proa y de popa del buque.	≤ 3 000 mm	a) b) c) i) e) f) i)	a) b) c) i) c) ii) e) f) i) f) ii)	a) b) c) i) c) ii) e) f) i) f) ii)	
		> 3 000 mm	a) b) c) i) d) i) e) f) i)	a) b) c) i) c) ii) d) i) d) ii) e) f) i) f) ii)	a) b) c) i) c) ii) c) iv) d) i) d) ii) d) iii) e) f) i) f) ii) f) iv)	
Petroleros*, quimiqueros* y gaseros*	**2.1 Acceso a la proa** 2.1.1 Entre la toldilla y la proa, o 2.1.2 Entre una caseta que albergue alojamientos o equipo de navegación, o ambos, y la proa, o 2.1.3 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de proa del buque.	≤(A_f+ H_s)**	a) e) f) i) f) v)			
		>(A_f+ H_s)**	a) e) f) i) f) ii)			
	2.2 Acceso al extremo de popa 2.2.1 En el caso de un buque de cubierta corrida, entre los alojamientos de la tripulación y el extremo de popa del buque.	Las estipuladas en 1.2.4 para otros tipos de buque				

Tabla 25-1.1

* Petroleros, quimiqueros y gaseros, son los buques definidos en las reglas II-1/2.12, VII/8.2 y VII/11.2, respectivamente, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

** A_f: francobordo mínimo de verano calculado para un buque del tipo 'A', independientemente del tipo de francobordo efectivamente asignado.

H_s: altura normal de superestructura definida en la regla 33.

*** Las medidas a)-f) se describen a continuación en el párrafo 2). Los emplazamientos i) - v) se describen a continuación en el párrafo 3).

120

2) Las medidas aceptables a que se hace referencia en el cuadro 25-1.1 se definen como sigue:

a) Un paso bajo cubierta bien iluminado y ventilado (con un hueco libre de 0,8 m de anchura y 2 m de altura), tan próximo a la cubierta de francobordo como sea posible, y que conecte los emplazamientos en cuestión y proporcione acceso a los mismos.

b) Una pasarela permanente y de construcción sólida instalada al nivel de la cubierta de superestructura o por encima de ella, situada a lo largo del eje longitudinal del buque, o tan próxima a él como sea posible, y que ofrezca una plataforma continua de superficie antideslizante de 0,6 m de anchura, como mínimo, provista de barandillas a ambos lados en toda su longitud. Las barandillas tendrán 1 m de altura como mínimo y estarán dotadas de tres barras, y estarán construidas según estipula la regla 25 3). Asimismo, se dispondrá un tope.

c) Un pasadizo permanente de 0,6 m de anchura como mínimo, situado al nivel de la cubierta de francobordo, constituido por dos filas de barandillas con candeleros separados por una distancia no superior a 3 m. El número de barras y la separación de éstas se ajustarán a lo dispuesto en la regla 25 3). En los buques de tipo 'B' se podrá aceptar que las brazolas de escotilla de una altura mínima de 0,6 m constituyan uno de los lados del pasadizo, a condición de que se instalen dos filas de barandillas entre las escotillas.

d) Un andarivel metálico de 10 mm de diámetro, como mínimo, soportado por candeleros separados por una distancia que no supere los 10 m, o una sola barandilla o cable unido a las brazolas de escotilla, continuo y con soportes entre las escotillas.

e) Una pasarela permanente:

i) situada al nivel de la cubierta de superestructuras o por encima de la misma;

ii) situada sobre el eje longitudinal del buque o tan próxima a él como sea posible;

iii) situada de modo que no dificulte el acceso entre las zonas de trabajo de la cubierta;

iv) que ofrezca una plataforma continua de 1 m de anchura como mínimo;

v) construida de un material pirorresistente y antideslizante;

vi) dotada de barandillas a ambos lados en toda su longitud; las barandillas deberán tener una altura de 1 m como mínimo y estar

121

provistas de barras que se ajusten a lo dispuesto en la regla 25 3) y de candeleros separados por una distancia no superior a 1,5 m;

vii) dotada de un tope a cada lado;

viii) dotada de aberturas, con escalas cuando proceda, que den acceso a la cubierta. La distancia entre estas aberturas no deberá ser superior a 40 m; y

ix) provista de refugios a intervalos no superiores a 45 m si la longitud de la cubierta expuesta que se ha de atravesar excede de 70 m. Cada refugio tendrá cabida para una persona como mínimo y estará construido de modo que proteja contra las inclemencias del tiempo a proa, y en los costados de babor y estribor.

f) Un pasadizo permanente situado al nivel de la cubierta de francobordo, a lo largo del eje longitudinal del buque o tan próximo a él como sea posible, y cuyas especificaciones sean las mismas que las de la pasarela permanente que se indican en el apartado e) anterior, excepto en lo que respecta a los topes. En los buques de tipo 'B' (autorizados a transportar líquidos a granel) en que la altura combinada de las brazolas de escotilla y las tapas de escotilla no sea inferior a 1 m, se podrá aceptar que las brazolas de escotilla constituyan uno de los lados del pasillo, a condición de que se instalen dos filas de barandillas entre las escotillas.

3) Emplazamientos transversales permitidos para los medios descritos en el párrafo 2,apartados c), d) y f), según proceda:

i) en el eje longitudinal del buque o cerca de él, o sobre las escotillas en el eje longitudinal del buque o cerca de él;

ii) en ambas bandas;

iii) en una banda, con posibilidad de instalarlos en cualquiera de las bandas;

iv) en una banda solamente;

v) a ambos lados de las escotillas, tan cerca del eje longitudinal como sea posible.

4) a) Cuando se instalen cables, se proveerán tensores para mantenerlos firmes.

b) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cables de acero en lugar de barandillas.

c) Cuando sea necesario para el funcionamiento normal del buque, podrán aceptarse cadenas en lugar de las barandillas si se instalan entre dos candeleros fijos.

122

d) Cuando se instalen candeleros, uno de cada tres estará reforzado por un cartabón o barraganete.

e) Los candeleros desmontables o de bisagra se podrán fijar en posición vertical.

f) Se proveerá un medio de paso sobre obstáculos como tuberías y otros accesorios permanentes.

g) Generalmente, la anchura de la pasarela o del pasadizo a nivel de la cubierta no deberá ser superior a 1,5 m.

5) En el caso de buques tanque de eslora inferior a 100 m, la anchura mínima de la plataforma de la pasarela o del pasadizo a la altura de cubierta instalados de conformidad con el párrafo 2, e) o f), respectivamente, podrá reducirse a 0,6 m.

Regla 26
Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo 'A'

Tambuchos de maquinaria

1) Los tambuchos de maquinaria de los buques de tipo 'A', tal como se definen éstos en la regla 27, estarán protegidos por uno de los siguientes medios:

a) una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo; o

b) una caseta de igual altura y resistencia equivalente.

2) Los tambuchos de maquinaria, sin embargo, pueden quedar expuestos si no existen aberturas de acceso directo desde la cubierta de francobordo al espacio de máquinas. En el tambucho de maquinaria se puede aceptar una puerta que cumpla lo prescrito en la regla 12, siempre que comunique con un espacio o pasillo construido tan sólidamente como el tambucho y separado de la escala de acceso a la cámara de máquinas por una segunda puerta estanca a la intemperie de acero u otro material equivalente.

Pasarela y acceso

3) En los buques de tipo 'A' se instalará una pasarela permanente de proa a popa, construida de conformidad con lo prescrito en la regla 25-1 2) e), al nivel de la cubierta de superestructuras, entre la toldilla y el puente central o caseta, si existe. Lo dispuesto en la regla 25-1 2) a) se considera un medio equivalente de acceso para desempeñar la finalidad de la pasarela.

4) Existirán medios de acceso seguros desde el nivel de la pasarela a los diferentes alojamientos de la tripulación, y también entre los alojamientos de la tripulación y los espacios de máquinas.

123

Escotillas

5) Las escotillas expuestas en las cubiertas de francobordo y del castillo de proa o en los topes de los troncos de expansión de los buques de tipo 'A' irán provistas de tapas estancas a la intemperie eficaces, de acero u otro material equivalente.

Medios de desagüe

6) Los buques de tipo 'A' con amurada tendrán barandillas abiertas al menos en la mitad de la longitud de la cubierta de intemperie, u otros medios equivalentes de desagüe. Se puede aceptar un área total de las portas de desagüe, en la parte inferior de la amurada, igual al 33% del área total de la amurada como medio equivalente de desagüe. El canto superior de la traca de cinta se dispondrá lo más bajo posible.

7) Cuando las superestructuras estén unidas por troncos, se colocarán barandillas abiertas en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de francobordo.

CAPÍTULO III - FRANCOBORDOS

Regla 27
Tipos de buques

1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos: 'A' y 'B'.

Buques de tipo 'A'

2) Buque de tipo 'A' será el que:

a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;

b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas de acero u otro material equivalente, estancas y dotadas de frisas; y

c) tenga baja permeabilidad de los espacios de carga llenos.

3) Un buque de tipo 'A' de eslora superior a 150 m al que se haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo 'B', cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

4) A los buques de tipo 'A' se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla 28.1.

124

Buques de tipo 'B'

5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo 'A' en los párrafos 2) y 3) se considerarán buques de tipo 'B'.

6) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase 1 lleven tapas de escotilla que la Administración permita que cumplan lo prescrito en la regla 15 (con excepción de lo prescrito en el párrafo 6), o que estén provistos de medios para asegurar la estanquidad a la intemperie aceptados con arreglo a las disposiciones de la regla 16 6), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla 28.2, aumentados en los valores indicados en la tabla 27.1:

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabulado para buques de tipo 'B' con tapas de escotilla que cumplan lo dispuesto en la regla 15 (con la excepción de lo prescrito en el párrafo 6))

Eslora del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Incremento de francobordo (mm)
108 y menor	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los buques de más de 200 m de eslora serán determinados por la Administración.

Tabla 27.1

125

7) A los buques de tipo 'B' que en emplazamientos de clase 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), se les asignarán francobordos basados en la tabla 28.2, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13), inclusive.

8) A todo buque de tipo 'B' de eslora superior a 100 m se le podrá asignar un francobordo inferior a los prescritos en el párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que:

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas;

b) los medios de desagüe son adecuados;

c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2 cumplen lo dispuesto en la regla 16, párrafos 1) a 5) y 7); y

d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo 'B' que cumplan lo prescrito en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla 28.2 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas 28.1 y 28.2 para las correspondientes esloras.

10) a) La reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla 28.1 y los de la tabla 28.2, a condición de que el buque cumpla lo prescrito en:

i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 5), como si se tratara de un buque de tipo 'A';

ii) los párrafos 8), 11) y 13); y

iii) el párrafo 12), siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal.

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

Condición inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.

b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

i) la carga habrá de ser homogénea;

ii) todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%;

iii) si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii);

iv) se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en que el efecto de la superficie libre sea máximo; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que_se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad;

v) a un ángulo de escora no superior a 5° en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre. Cabrá utilizar en lugar de ello el efecto real de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo;

vi) los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

agua salada	1,025
agua dulce	1,000
combustible líquido	0,950
aceite diesel	0,900
aceite lubricante	0,900.

197

Hipótesis de avería

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al plano longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano.

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los apartados a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta.

d) Salvo que el párrafo 10 a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a condición de que el mamparo límite longitudinal más próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán dañados, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el apartado b).

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida en el apartado b), podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se considerarán inundados. A los efectos de la presente regla, no se considerará que forma bayoneta la constituida por el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa.

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque del doble fondo o de un tanque lateral, los tanques del doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tal bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de que se hayan instalado válvulas de compuerta en mamparos situados entre tanques contiguos y tales válvulas se accionen desde cubierta. Las tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación.

f) Cuando se prevea inundación de dos compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de 1/3 $L^{2/3}$ o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.

Condición de equilibrio

13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará adecuada siempre que:

a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 19 4)) y las aberturas que se cierran con puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 1) a 5)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan lo prescrito en la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan lo prescrito en la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca inferior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano.

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería.

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17° si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta.

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20° como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 m. El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m.rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual.



129

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.

Buques sin medios propios de propulsión

14) A las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan lo prescrito en los párrafos 2) y 3) se les podrán asignar francobordos de tipo 'A'.

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie. Solamente podrán transportar cubertadas las gabarras a las que se asigne el francobordo corriente de tipo 'B'.

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 3), 26 4) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación.

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas de acero, o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.

Regla 28
Tablas de francobordo

Buques de tipo 'A'

1) El francobordo tabular para los buques de tipo 'A' se determinará por medio de la tabla 28.1:

TABLA 28.1

Tabla de francobordo para buques de tipo 'A'

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
24	200	51	455	78	814
25	208	52	467	79	828
26	217	53	478	80	841
27	225	54	490	81	855
28	233	55	503	82	869
29	242	56	516	83	883
30	250	57	530	84	897
31	258	58	544	85	911
32	267	59	559	86	926
33	275	60	573	87	940
34	283	61	587	88	955
35	292	62	600	89	969
36	300	63	613	90	984
37	308	64	626	91	999
38	316	65	639	92	1014
39	325	66	653	93	1029
40	334	67	666	94	1044
41	344	68	680	95	1059
42	354	69	693	96	1074
43	364	70	706	97	1089
44	374	71	720	98	1105
45	385	72	733	99	1120
46	396	73	746	100	1135
47	408	74	760	101	1151
48	420	75	773	102	1166
49	432	76	786	103	1181
50	443	77	800	104	1196
105	1212	168	2240	231	2880
106	1228	169	2254	232	2888
107	1244	170	2268	233	2895
108	1260	171	2281	234	2903
109	1276	172	2294	235	2910
110	1293	173	2307	236	2918
111	1309	174	2320	237	2925
112	1326	175	2332	238	2932
113	1342	176	2345	239	2939
114	1359	177	2357	240	2946
115	1376	178	2369	241	2953
116	1392	179	2381	242	2959
117	1409	180	2393	243	2966
118	1426	181	2405	244	2973
119	1442	182	2416	245	2979
120	1459	183	2428	246	2986
121	1476	184	2440	247	2993
122	1494	185	2451	248	3000
123	1511	186	2463	249	3006
124	1528	187	2474	250	3012
125	1546	188	2486	251	3018
126	1563	189	2497	252	3024
127	1580	190	2508	253	3030
128	1598	191	2519	254	3036

(cont.)

Eslora del buque (m)	**Francobordo (mm)**	**Eslora del buque (m)**	**Francobordo (mm)**	**Eslora del buque (m)**	**Francobordo (mm)**
129	1615	192	2530	255	3042
130	1632	193	2541	256	3048
131	1650	194	2552	257	3054
132	1667	195	2562	258	3060
133	1684	196	2572	259	3066
134	1702	197	2 582	260	3072
135	1719	198	2592	261	3078
136	1736	199	2602	262	3084
137	1753	200	2612	263	3089
138	1770	201	2622	264	3095
139	1787	202	2632	265	3101
140	1803	203	2641	266	3106
141	1820	204	2650	267	3112
142	1837	205	2659	268	3117
143	1853	206	2669	269	3123
144	1870	207	2678	270	3128
145	1886	208	2687	271	3133
146	1903	209	2696	272	3138
147	1919	210	2705	273	3143
148	1935	211	2714	274	3148
149	1952	212	2723	275	3153
150	1968	213	2732	276	3158
151	1984	214	2741	277	3163
152	2000	215	2749	278	3167
153	2016	216	2758	279	3172
154	2032	217	2767	280	3176
155	2048	218	2775	281	3181
156	2064	219	2784	282	3185
157	2080	220	2792	283	3189
158	2096	221	2801	284	3194
159	2111	222	2809	285	3198
160	2126	223	2817	286	3202
161	2141	224	2825	287	3207
162	2155	225	2833	288	3211
163	2169	226	2841	289	3215
164	2184	227	2849	290	3220
165	2198	228	2857	291	3224
166	2212	229	2865	292	3228
167	2226	230	2872	293	3233
294	3237	318	3325	342	3387
295	3241	319	3328	343	3389
296	3246	320	3331	344	3392
297	3250	321	3334	345	3394
298	3254	322	3337	346	3396
299	3258	323	3339	347	3399
300	3262	324	3342	348	3401
301	3266	325	3345	349	3403
302	3270	326	3347	350	3406
303	3274	327	3350	351	3408
304	3278	328	3353	352	3410
305	3281	329	3355	353	3412
306	3285	330	3358	354	3414
307	3288	331	3361	355	3416
308	3292	332	3363	356	3418
309	3295	333	3366	357	3420
310	3298	334	3368	358	3422

172

(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
311	3302	335	3371	359	3423
312	3305	336	3373	360	3425
313	3308	337	3375	361	3427
314	3312	338	3378	362	3428
315	3315	339	3380	363	3430
316	3318	340	3382	364	3432
317	3322	341	3385	365	3433

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

Buques de tipo 'B'

2) El francobordo tabular para buques de tipo 'B' se determinará por medio de la tabla 28.2:

TABLA 28.2
Tabla de francobordo para buques de tipo 'B'

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
24	200	70	721	116	1609
25	208	71	738	117	1630
26	217	72	754	118	1651
27	225	73	769	119	1671
28	233	74	784	120	1690
29	242	75	800	121	1709
30	250	76	816	122	1729
31	258	77	833	123	1750
32	267	78	850	124	1771
33	275	79	868	125	1793
34	283	8d	887	126	1815
35	292	81	905	127	1837
36	300	82	923	128	1859
37	308	83	942	129	1880
38	316	84	960	130	1901
39	325	85	978	131	1921
40	334	86	996	132	1940
41	344	87	1015	133	1959
42	354	88	1034	134	1979
43	364	89	1054	135	2000
44	374	90	1075	136	2021
45	385	91	1096	137	2043
46	396	92	1116	138	2065
47	408	93	1135	139	2087
48	420	94	1154	140	2109



(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
49	432	95	1172	141	2130
50	443	96	1190	142	2151
51	455	97	1209	143	2171
52	467	98	1229	144	2190
53	478	99	1250	145	2209
54	490	100	1271	146	2229
55	503	101	1293	147	2250
56	516	102	1315	148	2271
57	530	103	1337	149	2293
58	544	104	1359	150	2315
59	559	105	1380	151	2334
60	573	106	1401	152	2354
61	587	107	1421	153	2375
62	601	108	1440	154	2396
63	615	109	1459	155	2418
64	629	110	1479	156	2440
65	644	111	1500	157	2460
66	659	112	1521	158	2480
67	674	113	1543	159	2500
68	689	114	1565	160	2520
69	705	115	1587	161	2540
162	2560	225	3660	288	4490
163	2580	226	3675	289	4502
164	2600	227	3690	290	4513
165	2620	228	3705	291	4525
166	2640	229	3720	292	4537
167	2660	230	3735	293	4548
168	2680	231	3750	294	4560
169	2698	232	3765	295	4572
170	2716	233	3780	296	4583
171	2735	234	3795	297	4595
172	2754	235	3808	298	4607
173	2774	236	3821	299	4618
174	2795	237	3835	300	4630
175	2815	38	3849	301	4642
176	2835	239	3864	302	4654
177	2855	240	3880	303	4665
178	2875	241	3893	304	4676
179	2895	242	3906	305	4686
180	2915	243	3920	306	4695
181	2933	244	3934	307	4704
182	2952	245	3949	308	4714
183	2970	246	3965	309	4725
184	2988	247	3978	310	4736
185	3007	248	3992	311	4748
186	3025	249	4005	312	4757
187	3044	250	4018	313	4768
188	3062	251	4032	314	4779
189	3080	252	4045	315	4790
190	3098	253	4058	316	4801
191	3116	254	4072	317	4812
192	3134	255	4085	318	4823
193	3151	256	4098	319	4834
194	3167	257	4112	320	4844
195	3185	258	4125	321	4855
196	3202	259	4139	322	4866

- 141 -

134

MSC 77/26/Add.1
ANEXO 3
Página 51

(cont.)

Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)	Eslora del buque (m)	Francobordo (mm)
197	3219	260	4152	323	4878
198	3235	261	4165	324	4890
199	3249	262	4177	325	4899
200	3264	263	4189	326	4909
201	3280	264	4201	327	4920
202	3296	265	4214	328	4931
203	3313	266	4227	329	4943
204	3330	267	4240	330	4955
205	3347	268	4252	331	4965
206	3363	269	4264	332	4975
207	3380	270	4276	333	4985
208	3397	271	4289	334	4995
209	3413	272	4302	335	5005
210	3430	273	4315	336	5015
211	3445	274	4327	337	5025
212	3460	275	4339	338	5035
213	3475	276	4350	339	5045
214	3490	277	4362	340	5055
215	3505	278	4373	341	5065
216	3520	279	4385	342	5075
217	3537	280	4397	343	5086
218	3554	281	4408	344	5097
219	3570	282	4420	345	5108
220	3586	283	4432	346	5119
221	3601	284	4443	347	5130
222	3615	285	4455	348	5140
223	3630	286	4467	349	5150
224	3645	287	4478	350	5160
351	5170	356	5220	361	5268
352	5180	357	5230	362	5276
353	5190	358	5240	363	5285
354	5200	359	5250	364	5294
355	5210	360	5260	365	5303

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 m de eslora serán determinados por la Administración.

I:\MSC\77\26AD1AN3.DOC

175

Regla 29
Corrección al francobordo para buques de eslora inferior a 100 m

El francobordo tabular para buques de tipo 'B', de eslora comprendida entre 24 m y 100 m con superestructuras cerradas de una longitud efectiva de hasta el 35% de la eslora, se incrementará en la siguiente cantidad:

$$7{,}5\,(100 - L) \quad \left(0{,}35 - \frac{E_l}{L}\right) \text{ mm}$$

siendo L = eslora del buque en m; y

E_l = longitud efectiva de las superestructuras en m, según se define en la regla 35, pero excluida la longitud de los troncos.

Regla 30
Corrección por coeficiente de bloque

Cuando el coeficiente de bloque (C_b) sea superior a 0,68, el francobordo tabular especificado en la regla 28, después de ser modificado, si procede, por las reglas 27 8), 27 10) y 29, se multiplicará por el factor.

$$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$$

El coeficiente de bloque no se supondrá superior a 1,0.

Regla 31
Corrección por puntal

1) Cuando D exceda de $\frac{L}{15}$, el francobordo se aumentará en $\left(D - \frac{L}{15}\right)$R mm, siendo R = $\frac{L}{0{,}48}$ para esloras inferiores a 120 m y 250 para esloras de 120 m o mayores.

2) Cuando D sea menor que $\frac{L}{15}$ no se hará reducción alguna, excepto en buques con superestructuras cerradas que cubran al menos una longitud igual a 0,6 L en el centro del buque, o bien con un tronco completo, o una combinación de superestructuras cerradas separadas y troncos que se extiendan de manera continua de proa a popa, en cuyo caso el francobordo se reducirá en la proporción prescrita en el párrafo 1).

3) Cuando la altura de la superestructura o del tronco sea inferior a la normal que corresponda, la reducción calculada se corregirá con la relación entre la altura real de la superestructura o del tronco y la altura normal aplicable definida en la regla 33.



Regla 32
Corrección por posición de la línea de cubierta

Cuando el puntal real hasta el borde superior de la marca de la línea de cubierta sea superior o inferior a *D*, la diferencia entre los puntales se añadirá o restará, respectivamente, al francobordo.

Regla 32-1
Corrección por nicho en la cubierta de francobordo

1) Cuando se disponga de un nicho en la cubierta de francobordo y éste no se extienda hasta los costados del buque, el francobordo calculado sin considerar el nicho se corregirá para tener en cuenta la consiguiente pérdida de flotabilidad. Esa corrección será igual al valor obtenido como resultado de dividir el volumen del nicho por el área del plano de flotación del buque a un 85% del puntal de trazado mínimo (véase la figura 32 -1.1).

2) La corrección se añadirá al francobordo obtenido después de haber aplicado todas las demás correcciones, salvo la relativa a la altura de proa.

3) Cuando el francobordo, corregido para tener en cuenta la pérdida de flotabilidad según se indica arriba, sea superior al francobordo geométrico mínimo determinado a partir de un puntal de trazado medido hasta el fondo del nicho, podrá utilizarse este último valor.

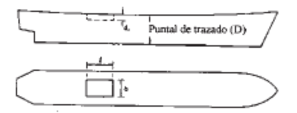


Figura 32-1.1

La corrección añadida al francobordo será igual a :

$$\frac{l \times b \times d_r}{\text{Área plano flotación a } 0{,}85D}$$

137

Regla 33
Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la tabla siguiente:

Altura normal (en m)		
L (m)	Cubierta de saltillo	Todas las demás superestructuras
30 o menos	0,9	1,8
75	1,2	1,8
125 o más	1,8	2,3

Tabla 33.1

Las alturas normales para esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

Regla 34
Longitud de las superestructuras

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2), la longitud de una superestructura (S) será la longitud media de las partes de la superestructura que queden dentro de la eslora (L).

Si un mamparo de una superestructura forma un nicho, la longitud efectiva de la superestructura se reducirá en un valor igual al del área de la planta del nicho dividida por la anchura de la superestructura a la mitad de la longitud del nicho. Si el nicho es asimétrico con respecto al eje longitudinal del buque, se considerará que la parte más larga del nicho es aplicable a ambos costados del buque. No es necesario que un nicho tenga una cubierta por encima.

2) Cuando el mamparo extremo de una superestructura cerrada se extienda con una curvatura convexa regular más allá de su intersección con los costados de la superestructura, la longitud de ésta se podrá incrementar basándose en un mamparo plano equivalente. Este incremento será de dos tercios de la extensión longitudinal hacia proa o hacia popa de la parte curva del mamparo. La flecha máxima que puede tenerse en cuenta al determinar este incremento será la mitad de la manga de la superestructura en el punto de intersección del extremo curvo de la superestructura con su costado.

Cuando una superestructura tenga una extensión cuya anchura a ambos lados del eje longitudinal sea como mínimo el 30% de la manga del buque, la longitud efectiva de la superestructura podrá incrementarse considerando un mamparo equivalente de la superestructura en forma de parábola. Esta parábola partirá desde el punto de la extensión situado en el eje longitudinal, pasará a través del punto de intersección del mamparo real de la superestructura con los costados de la extensión y se extenderá hasta los costados del buque. La parábola estará totalmente contenida dentro de los límites de la superestructura y de sus extensiones.

Director de Tratados

- 145 -

CUADRO COMPARATIVO

CONVENIO LINEAS DE CARGA	PROTOCOLO DE 1988
Artículo 1 *Obligación general con arreglo a los términos del Convenio* 1) Los Gobiernos contratantes se comprometerán a poner en vigor las disposiciones del presente Convenio así como sus anexos, que constituyen parte integrante del presente Convenio. Toda referencia al presente Convenio constituye una referencia a los citados anexos. 2) Los Gobiernos contratantes se comprometerán a tomar todas las medidas que puedan ser necesarias para la puesta en práctica de las disposiciones del presente Convenio.	**Artículo 1** *Obligación general con arreglo a los términos del Convenio* 1) Los Gobiernos contratantes se comprometerán a poner en vigor las disposiciones del presente Convenio así como sus anexos, que constituyen parte integrante del presente Convenio. Toda referencia al presente Convenio constituye una referencia a los citados anexos. 2) Los Gobiernos contratantes se comprometerán a tomar todas las medidas que puedan ser necesarias para la puesta en práctica de las disposiciones del presente Convenio.
Artículo 2 *Definiciones* Para la aplicación del presente Convenio, salvo cuando expresamente se diga lo contrario: 1) El término "reglas" significará las reglas que figuran en el anexo del presente Convenio. 2) El término "Administración" significará el Gobierno del País de abanderamiento del buque. 3) El término "aprobado " significará aprobado por la Administración. 4) La expresión "viaje internacional" se refiere a cualquier viaje por mar entre un país al que se aplica el presente Convenio y un puerto situado fuera de ese país, o inversamente. A este respecto, todo territorio de cuyas relaciones, internacionales, sea responsable un Gobierno contratante o cuya administración lleven las Naciones Unidas, se considerará como un país distinto. 5) La expresión "buque de pesca" se refiere a los buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos de la mar. 6) La expresión "buque nuevo" significará un buque del que se pone la quilla, o que se encuentre en un estado equivalente de adelanto en su construcción en la fecha o posteriormente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Gobierno contratante. 7) La expresión "buque existente" significará un buque que no es un buque nuevo. 8) La "eslora" utilizada será igual al 96% de la eslora total de una flotación situada a una distancia por encima de la quilla igual al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto alto de la quilla o a la distancia entre la cara de proa de la roda y el eje de la mecha del timón en esta flotación si esta última es mayor. En los buques proyectados para navegar con asiento de quilla, la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación de proyecto.	**Artículo 2** *Definiciones* Para la aplicación del presente Convenio, salvo cuando expresamente se diga lo contrario: 1) El término *reglas* significará las reglas que figuran en el anexo del presente Convenio. 2) El término *Administración* significará el Gobierno del País de abanderamiento del buque. 3) El término *aprobado* significará aprobado por la Administración. 4) La expresión *viaje internacional* se refiere a cualquier viaje por mar entre un país al que se aplica el presente Convenio y un puerto situado fuera de ese país, o inversamente. A este respecto, todo territorio de cuyas relaciones, internacionales, sea responsable un Gobierno contratante o cuya administración lleven las Naciones Unidas, se considerará como un país distinto. 5) La expresión *buque de pesca* se refiere a los buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos de la mar. 6) La expresión *buque nuevo* significará un buque del que se pone la quilla, o que se encuentre en un estado equivalente de adelanto en su construcción en la fecha o posteriormente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Gobierno contratante. 7) La expresión *buque existente* significará un buque que no es un buque nuevo. 8) *Eslora* (L): El 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia a la cara superior de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor. Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomarán en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto más a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación). En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto. 9) *Fecha de vencimiento anual*: el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de que se trate.
Artículo 3 *Disposiciones generales*	**Artículo 3** *Disposiciones generales*

1) Ningún buque, sujeto a las disposiciones del presente Convenio saldrá a la mar para realizar un viaje internacional, después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, si no ha sido inspeccionado, marcado, y provisto de un Certificado internacional de francobordo (1966) 0 cuando corresponda, de un Certificado internacional de exención de francobordo, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio. 2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impide a una Administración asignar a un buque un francobordo superior al francobordo mínimo determinado de acuerdo con las disposiciones del anexo I.	1) Ningún buque, sujeto a las disposiciones del presente Convenio saldrá a la mar para realizar un viaje internacional, después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, si no ha sido inspeccionado, marcado, y provisto de un Certificado internacional de francobordo o cuando corresponda, de un Certificado internacional de exención de francobordo, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio. 2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impide a una Administración asignar a un buque un francobordo superior al francobordo mínimo determinado de acuerdo con las disposiciones del anexo I.
Artículo 4 *Esfera de aplicación* 1) El presente Convenio se aplicará a los siguientes buques: a) buques matriculados en países cuyo Gobierno es un Gobierno contratante;	**Artículo 4** *Ámbito de aplicación* 1) El presente Convenio se aplicará a los siguientes buques: a) buques matriculados en países cuyo Gobierno es un Gobierno contratante;
b) buques matriculados en aquellos territorios a los que, en virtud del Artículo 32, se aplica este Convenio;	b) buques matriculados en aquellos territorios a los que, en virtud del Artículo 32, se aplica este Convenio;
c) buques no matriculados que lleven la bandera de un Estado cuyo Gobierno es un Gobierno Contratante.	c) buques no matriculados que lleven la bandera de un Estado cuyo Gobierno es un Gobierno contratante.
2) El presente Convenio se aplicará a los buques que efectúen viajes internacionales.	2) El presente Convenio se aplicará a los buques que efectúen viajes internacionales.
3) Las reglas que constituyan el anexo I se han establecido especialmente para los buques nuevos.	3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el anexo I son aplicables a los buques nuevos.
4) Los buques existentes que no cumplan exactamente lo que disponen las reglas contenidas en el anexo I o alguna de ellas, deberán, cumplir, por lo menos, con las disposiciones mínimas correspondientes que la Administración aplicaba a los buques que efectuaban viajes internacionales, antes de la entrada en vigor del presente Convenio; *en ningún caso podrá exigirse un* aumento de su francobordo. Para obtener una reducción del francobordo tal como fue fijado anteriormente, estos buques deberán cumplir con todas las condiciones impuestas por el presente Convenio.	4) Los buques existentes que no cumplan exactamente lo que disponen las reglas contenidas en el anexo I, o alguna de ellas, deberán, cumplir, por lo menos, con las disposiciones mínimas correspondientes que la Administración aplicaba a los buques que efectuaban viajes internacionales, antes de la entrada en vigor del presente Convenio; *en ningún caso podrá exigirse un aumento de su* francobordo. Para obtener una reducción del francobordo tal como fue fijado anteriormente, estos buques deberán cumplir con todas las condiciones impuestas por el presente Convenio.
5) Las reglas que figuran en el anexo 2 se aplicaran a los buques nuevos y a los existentes a los que se refieren las disposiciones del presente Convenio.	5) Las reglas que figuran en el anexo II se aplicaran a los buques nuevos y a los existentes a los que se refieren las disposiciones del presente Convenio.
Artículo 5 *Excepciones* 1) El presente Convenio no se aplicará a: a) los buques de guerra;	**Artículo 5** *Excepciones* 1) El presente Convenio no se aplicará a a) los buques de guerra;
b) los buques nuevos de eslora inferior a 24 m. (79 pies);	b) los buques nuevos de eslora inferior a 24 m. (79 pies);
c) los buques existentes de tonelaje bruto inferior a 150 t;	c) los buques existentes de tonelaje bruto inferior a 150 t;
d) los yates de recreo que no se dediquen a ningún	d) los yates de recreo que no se dediquen a ningún tráfico

- 147 -

tráfico comercial.	comercial;
e) los buques de pesca	e) los buques de pesca
2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicará a los buques que se dediquen exclusivamente a la navegación:	2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicará a los buques que se dediquen exclusivamente a la navegación.
a) por los Grandes Lagos de América del Norte y por el Río San Lorenzo hasta el este de la loxodrómica trazada desde el Cabo des Rosiers hasta la Punta oeste de la Isla de Anticosti y prolongada, al norte de la Isla de Anticosti, por el meridiano 63°W;	a) por los Grandes Lagos de América del Norte y por el Río San Lorenzo hasta el este de la loxodrómica trazada desde el Cabo des Rosiers hasta la Punta oeste de la Isla de Anticosti y prolongada, al norte de la Isla de Anticosti, por el meridiano 63°W,
b) por el Mar Caspio;	b) por el Mar Caspio,
c) por el Río de la Plata, el Paraná y el Uruguay, al oeste de la loxodrómica trazada entre Punta Norte, Argentina y Punta del Este, Uruguay.	c) por el Río de la Plata, el Paraná y el Uruguay, al oeste de la loxodrómica trazada entre Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina y Punta del Este, Uruguay.
Artículo 6 *Exenciones* 1) Cuando los buques efectúen viajes internacionales entre puertos próximos pertenecientes a dos o más Estados, la Administración podrá eximirlos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a condición de que solamente realicen estos viajes, y de que los Gobiernos de los Estados donde están situados dichos puertos juzguen que el carácter abrigado o que las condiciones de la ruta entre estos puertos no justifican o no permiten la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a los buques que, efectúen tales viajes.	**Artículo 6** *Exenciones* 1) Cuando los buques efectúen viajes internacionales entre puertos próximos pertenecientes a dos o más Estados, la Administración podrá eximirlos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a condición de que solamente realicen estos viajes, y de que los Gobiernos de los Estados donde están situados dichos puertos juzguen que el carácter abrigado o que las condiciones de la ruta entre estos puertos no justifican o no permiten la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a los buques que, efectúen tales viajes.
2) La Administración podrá eximir a los buques que presenten ciertas características nuevas, de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Convenio que pudiera entorpecer gravemente las investigaciones que tiendan a mejorar dichas características y su adopción a bordo de los buques que efectúan viajes internacionales. No obstante, será preciso que tal buque cumpla con las disposiciones que la Administración juzgue convenientes en relación con el servicio a que se le destina, para garantizar la seguridad general del buque y que los Gobiernos de los Estados cuyos puertos ha de visitar consideren aceptables.	2) La Administración podrá eximir a los buques que presenten ciertas características nuevas, de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Convenio que pudiera entorpecer gravemente las investigaciones que tiendan a mejorar dichas características y su adopción a bordo de los buques que efectúan viajes internacionales. No obstante, será preciso que tal buque cumpla con las disposiciones que la Administración juzgue convenientes en relación con el servicio a que se le destina, para garantizar la seguridad general del buque y que los Gobiernos de los Estados cuyos puertos ha de visitar consideren aceptables
3) La Administración que conceda tal exención, de conformidad con los párrafos (1) y (2) del presente Artículo, comunicará a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental* (llamada en lo sucesivo la Organización) los detalles y motivos de tal exención, y esta Organización lo comunicará a los demás Gobiernos contratantes, para su información.	3) La Administración que conceda tal exención, de conformidad con los párrafos (1) y (2) del presente Artículo, comunicará a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental* (llamada en lo sucesivo la Organización) los detalles y motivos de tal exención, y esta Organización lo comunicará a los demás Gobiernos contratantes, para su información
4) Si, como consecuencia de circunstancias excepcionales, un buque que normalmente no efectúa viajes internacionales, ha de emprender un solo viaje internacional, podrá ser eximido por la Administración de una o varias de las disposiciones del presente Convenio, a condición de que cumpla con los	4) Si, como consecuencia de circunstancias excepcionales, un buque que normalmente no efectúa viajes internacionales, ha de emprender un solo viaje internacional, podrá ser eximido por la Administración de una o varias de las disposiciones del presente Convenio, a condición de que cumpla con los requisitos que la Administración

requisitos que la Administración estime suficientes para garantizar su seguridad durante el viaje que ha de realizar.	estime suficientes para garantizar su seguridad durante el viaje que ha de realizar.
Artículo 7 *Fuerza Mayor* 1) El buque que no esté sujeto, en el momento de su salida para cualquier viaje, a las disposiciones del presente Convenio, no quedará sujeto a estas disposiciones por haberse visto obligado a cambiar la ruta de su proyectado viaje, si el cambio de ruta se debe al mal tiempo o a alguna otra causa de fuerza mayor.	**Artículo 7** *Fuerza Mayor* 1) El buque que no esté sujeto, en el momento de su salida para cualquier viaje, a las disposiciones del presente Convenio, no quedará sujeto a estas disposiciones por haberse visto obligado a cambiar la ruta de su proyectado viaje, si el cambio de ruta se debe al mal tiempo o a alguna otra causa de fuerza mayor.
2) Para la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, los Gobiernos contratantes deberán tener debidamente en cuenta todos los desvíos de ruta o retrasos sufridos por un buque a causa del mal tiempo, o por cualquier otra causa de fuerza mayor.	2) Para la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, los Gobiernos contratantes deberán tener debidamente en cuenta todos los desvíos de ruta o retrasos sufridos por un buque a causa del mal tiempo, o por cualquier otra causa de fuerza mayor.
Artículo 8 *Equivalencias* 1) La Administración podrá autorizar la colocación sobre el buque de accesorios, materiales, dispositivos o aparatos, o recurrir a cualquier otra disposición especial que difiera de lo prescrito por el presente Convenio, a condición de haber comprobado por medio de pruebas, o de cualquier otra forma, que tales accesorios, materiales, mecanismos, aparatos u otros dispositivos son, por lo menos, tan eficaces como los prescritos por el presente Convenio.	**Artículo 8** *Equivalencias* 1) La Administración podrá autorizar la colocación sobre el buque de accesorios, materiales, dispositivos o aparatos, o recurrir a cualquier otra disposición especial que difiera de lo prescrito por el presente Convenio, a condición de haber comprobado por medio de pruebas, o de cualquier otra forma, que tales accesorios, materiales, mecanismos, aparatos u otros dispositivos son, por lo menos, tan eficaces como los prescritos por el presente Convenio.
2) Toda Administración que autorice un accesorio, un material, un dispositivo, un aparato o que permita recurrir a otra disposición especial que difiera de lo prescrito por el presente Convenio, comunicará las características del mismo a la Organización, con un informe sobre las pruebas efectuadas, para ser difundido entre los Gobiernos Contratantes.	2) Toda Administración que autorice un accesorio, un material, un dispositivo, un aparato o que permita recurrir a otra disposición especial que difiera de lo prescrito por el presente Convenio, comunicará las características del mismo a la Organización, con un informe sobre las pruebas efectuadas, para ser difundido entre los Gobiernos contratantes.
Artículo 9 *Aprobación con fines experimentales*	**Artículo 9** *Aprobación con fines experimentales*
1) Ninguna de las prescripciones del presente Convenio impide a una Administración aprobar disposiciones especiales, con fines experimentales, con respecto a un buque al que se aplique este Convenio.	1) Ninguna de las prescripciones del presente Convenio impide a una Administración aprobar disposiciones especiales, con fines experimentales, con respecto a un buque al que se aplique este Convenio.
2) Toda Administración que apruebe una disposición de este tipo comunicará los detalles de la misma a la Organización para su difusión a los Gobiernos Contratantes.	2) Toda Administración que apruebe una disposición de este tipo comunicará los detalles de la misma a la Organización para su difusión a los Gobiernos contratantes.
Artículo 10 *Reparaciones, modificaciones y transformaciones*	**Artículo 10** *Reparaciones, modificaciones y transformaciones*
1) El buque en el que se efectúen reparaciones, modificaciones o transformaciones, así como las instalaciones resultantes, deberá seguir cumpliendo, por lo menos, con las disposiciones que ya le eran aplicables. En tal caso, el buque existente no deberá, por regla general, apartarse de las disposiciones aplicables a un buque nuevo más de lo que se apartaba anteriormente.	1) El buque en el que se efectúen reparaciones, modificaciones o transformaciones, así como las instalaciones resultantes, deberá seguir cumpliendo, por lo menos, con las disposiciones que ya le eran aplicables. En tal caso, el buque existente no deberá, por regla general, apartarse de las disposiciones aplicables a un buque nuevo más de lo que se apartaba anteriormente.

2) Las reparaciones, modificaciones y transformaciones de mayor importancia así como las instalaciones resultantes, deberán ajustarse a las disposiciones aplicables a un buque nuevo, en la medida en que la Administración lo juzgue posible y razonable	2) Las reparaciones, modificaciones y transformaciones de mayor importancia así como las instalaciones resultantes, deberán ajustarse a las disposiciones aplicables a un buque nuevo, en la medida en que la Administración lo juzgue posible y razonable
Artículo 11 *Zonas y regiones*	**Artículo 11** *Zonas y regiones*
1) El buque al que se aplique el presente Convenio deberá atenerse a las disposiciones aplicables al mismo en las zonas y regiones descritas en el anexo II	1) El buque al que se aplique el presente Convenio deberá atenerse a las disposiciones aplicables al mismo en las zonas y regiones descritas en el anexo II.
2) Un puerto situado en el límite de dos zonas o regiones adyacentes se considerará como situado dentro de la zona o región de donde procede o hacia la que se dirige el buque.	2) Un puerto situado en el límite de dos zonas o regiones adyacentes se considerará como situado dentro de la zona o región de donde procede o hacia la que se dirige el buque
.rtículo 12 *Inmersión*	**Artículo 12** *Inmersión*
1) Salvo en los casos previstos en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, las líneas de carga apropiadas, marcadas, sobre el costado del buque y correspondientes a la estación del año, zona y región en la que pueda encontrarse el buque, no deben quedar sumergidas en ningún momento, ni al salir el buque a la mar, ni durante el viaje ni a la llegada.	1) Salvo en los casos previstos en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, las líneas de carga apropiadas, marcadas, sobre el costado del buque y correspondientes a la estación del año, zona y región en la que pueda encontrarse el buque, no deben quedar sumergidas en ningún momento, ni al salir el buque a la mar, ni durante el viaje ni a la llegada.
2) Cuando un buque navegue por agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga apropiada puede sumergirse a una profundidad correspondiente a la corrección para agua dulce indicada en el Certificado Internacional de francobordo 1966. Cuando la densidad del agua no sea igual a la unidad, la corrección será proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real	2) Cuando un buque navegue por agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga apropiada puede sumergirse a una profundidad correspondiente a la corrección para agua dulce indicada en el Certificado Internacional de francobordo. Cuando la densidad del agua no sea igual a la unidad, la corrección será proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real
3) Cuando un buque salga de un puerto situado en río o en aguas interiores, se le permite aumentar su carga en una intidad que corresponda a los pesos de combustible y de todos los otros materiales que haya de consumir entre el punto de partida y el mar	3) Cuando un buque salga de un puerto situado en río o en aguas interiores, se le permite aumentar su carga en una cantidad que corresponda a los pesos de combustible y de todos los otros materiales que haya de consumir entre el punto de partida y el mar.
Artículo 13 *Visitas, inspecciones y marcas*	**Artículo 13** *Reconocimientos y marcas*
Las visitas, inspecciones y colocación de las marcas de los buques, en cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio, serán efectuadas por los funcionarios de la Administración, y las exenciones concedidas por los mismos. La Administración podrá confiar las visitas, inspecciones y colocación de las marcas, tanto a inspectores nombrados a este efecto, como a organismos autorizados por ella. En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la ejecución completa y la eficacia de la visita, de la inspección y de la colocación de las marcas.	Los reconocimientos y marcas de los buques, en cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio, serán efectuadas por los funcionarios de la Administración, y las exenciones, concedidas por los mismos. La Administración podrá confiar los reconocimientos y marcas, tanto a inspectores nombrados a este efecto, como a organismos autorizados por ella. En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la ejecución completa y la eficacia del reconocimiento y marcas.
Artículo 14 *Visitas e inspecciones iniciales y periódicas de los buques.*	**Artículo 14** *Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales.*



1)Todo buque quedará sujeto a las visitas e inspecciones que se definen a continuación: a) Una visita antes de la entrada en servicio del buque, la cual comprende una inspección completa de su estructura y de sus equipos en todo lo que afecta al presente Convenio. Esta visita permitirá comprobar que las instalaciones, los materiales y los escantillones corresponden plenamente a las prescripciones de este Convenio. b) Una visita periódica realizada con los intervalos establecidos por la Administración, pero por lo menos una vez cada cinco años, que permita comprobar que la estructura, los equipos, las instalaciones, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con las prescripciones del presente Convenio. c) Una inspección periódica, realizada todos los años en los tres meses siguientes, o que antecedan a la fecha aniversario de la expedición del Certificado, que permita comprobar que ni el casco ni la superestructura han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga, así como comprobar el buen estado de conservación de las instalaciones y aparatos en lo que respecta a: i) la protección de las aberturas ii) las barandillas iii) las portas de desagüeiv) los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación.	1)Los buques serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación: a) Un reconocimiento inicial previo a la entrada en servicio del buque, que incluirá una inspección completa de su estructura y equipo en la medida en que el buque este regido por el presente Convenio. El reconocimiento se realizara de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio. b) Un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos 2), 5), 6) y 7) del artículo 19, realizado de modo que garantice que la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con lo prescrito en el presente Convenio. c) Un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado, a fin de garantizar que: i) ni el casco ni las superestructuras han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga; ii) los accesorios y dispositivos para la protección de las aberturas, las barandillas, portas de desagüe y medios de acceso a los alojamientos de la tripulación son objeto del mantenimiento necesario para que se hallen en buen estado; iii) las portas de desagüe iv) los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación.
2) Las inspecciones periódicas a las que se refiere el apartado c) del párrafo 1 que antecede, van incluidas en el Certificado Internacional de francobordo (1966), así como en el Certificado Internacional de exención para el francobordo que se concede a los buques en aplicación de las disposiciones del párrafo 2 del Artículo 6 del presente Convenio.	2) El reconocimiento anual a que se refiere el párrafo 1) c) del presente artículo se hara constar en el Certificado Internacional de francobordo o en el Certificado Internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque que queda exento en virtud del párrafo 2 del Artículo 6 del presente Convenio.
Artículo 15 *Conservación después de las visitas*	**Artículo 15** *Conservación después de las visitas*
Después de cualquiera de las visitas previstas en el Artículo 14, no se introducirá ningún cambio, sin autorización de la Administración, en la estructura, la distribución, los equipos, materiales o escantillones que fueron objeto de la visita.	Después de cualquiera de las visitas previstas en el Artículo 14, no se introducirá ningún cambio, sin autorización de la Administración, en la estructura, la distribución, los equipos, materiales o escantillones que fueron objeto de la visita.
Artículo 16 *Expedición de los certificados*	**Artículo 16** *Expedición de los certificados*
1) A todo buque que haya sido visitado y marcado de conformidad con las disposiciones del presente Convenio le será expedido un Certificado Internacional de francobordo (1966).	1) A todo buque que haya sido visitado y marcado de conformidad con las disposiciones del presente Convenio le será expedido un Certificado Internacional de francobordo.
2) A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del párrafo 2, o del párrafo 4 del Artículo 6 le será expedido un Certificado Internacional de exención para el francobordo.	2) A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del párrafo 2, o del párrafo 4 del Artículo 6 le será expedido un Certificado Internacional de exención para el francobordo.

fs. 80

3) Estos Certificados serán expedidos, bien por la Administración, bien por un agente o un organismo debidamente autorizado por ella. En cualquier caso, la Administración asumirá la plena responsabilidad del Certificado.	3) Estos Certificados serán expedidos, bien por la Administración, bien por un agente o un organismo debidamente autorizado por ella. En cualquier caso, la Administración asumirá la plena responsabilidad del Certificado.
4) No obstante cualquier otra disposición del presente Convenio, cualquier Certificado Internacional de francobordo que esté vigente para el Gobierno del Estado cuyo pabellón arbole el buque en el momento de entrar en vigor el presente Convenio, seguirá siendo válido bien durante dos años bien hasta la fecha en que caduque, si ésta fuera más próxima. Pasado este plazo, será exigible un Certificado Internacional de francobordo (1966).	4) (se suprime)
Artículo 17 *Expedición de un Certificado por otro Gobierno*	**Artículo 17** *Expedición o refrendo de certificados por otro Gobierno*
1) Un Gobierno contratante podrá, a solicitud de otro Gobierno contratante, hacer visitar un buque y, si considera que cumple con las disposiciones del presente Convenio, expedirá al buque un Certificado Internacional de francobordo (1966), o autorizará su expedición, de conformidad con el presente Convenio.	1) Todo Gobierno contratante podrá, a petición de otro Gobierno contratante, hacer que un buque sea objeto de reconocimiento y, si estima que satisface las disposiciones del presente Convenio, expedir o autorizar a que se expida a este buque el Certificado Internacional de francobordo y, cuando proceda, refrendar o autorizar a que se refiere ese certificado de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio.
2) Se remitirá al Gobierno solicitante a la mayor brevedad posible una copia del Certificado, una copia del informe de la visita utilizado para el cálculo de los francobordos y una copia de estos cálculos.	2) Se remitirá al Gobierno solicitante a la mayor brevedad posible una copia del Certificado, una copia del informe de la visita utilizado para el cálculo de los francobordos y una copia de estos cálculos.
3) El certificado así expedido deberá ir acompañado de una declaración en la que conste que ha sido expedido a solicitud del Gobierno del Estado cuya bandera arbola o arbolará el buque; su valor será el mismo, y será reconocido en las mismas condiciones que el Certificado expedido de conformidad con el Art. 16.	3) El certificado así expedido deberá ir acompañado de una declaración en la que conste que ha sido expedido a solicitud del Gobierno del Estado cuya bandera arbola o arbolará el buque; su valor será el mismo, y será reconocido en las mismas condiciones que el Certificado expedido de conformidad con el Art. 16.
) No deberá expedirse ningún Certificado Internacional de francobordo (1966) a un buque que arbole pabellón de un Estado cuyo gobierno no sea un Gobierno Contratante.	4) No deberá expedirse ningún Certificado Internacional de francobordo (1966) a un buque que arbole pabellón de un Estado cuyo gobierno no sea un Gobierno contratante.
Artículo 18 *Forma de los Certificados*	**Artículo 18** *Forma de los Certificados*
1) Los certificados se redactarán en la lengua o lenguas oficiales del Estado que los expide. Cuando la lengua empleada no sea el inglés ni el francés, el texto llevará una traducción a una de estas lenguas.	Los certificados se extenderán ajustándolos en la forma a los modelos que figuran en el anexo III del presente Convenio. Si el idioma utilizado no es el francés ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.
2) Los certificados serán conformes a los modelos que figuran en el anexo III. En todo certificado expedido o en toda copia certificada conforme, se reproducirá exactamente la disposición tipográfica de cada modelo de Certificado.	
Artículo 19 *Duración de la validez de los certificados*	**Artículo 19** *Duración y validez de los certificados*
1) El Certificado Internacional de francobordo (1966), se	1) El Certificado Internacional de francobordo se expedirá para un

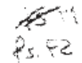
expedirá para un período cuya duración será fijada por la Administración, sin que esta duración pueda exceder de 5 años a partir de la fecha de expedición.	período especificado por la Administración, que no excederá de cinco años.
2) Si después de la visita periódica prevista en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 14, no se puede expedir un nuevo certificado al buque antes de la expiración del certificado inicial, el agente u organismo que efectúe la visita podrá prorrogar la validez de dicho certificado por un plazo que no excederá de 5 meses. Se anotará esta prórroga en el certificado, y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, en los equipos, en la distribución, los materiales o los escantillones, que afecte al francobordo.	2) a) No obstante lo prescrito en el párrafo 1), cuando el reconocimiento de renovación se efectué dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será valido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del Certificado existente. b) Cuando el reconocimiento de renovación se efectué después de la fecha de expiración existente, el nuevo certificado será valido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente. c) Cuando el reconocimiento de renovación se efectué con mas de tres meses de antelación a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será valido, a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación, por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de dicha fecha.
3) El Certificado Internacional de francobordo (1966) será anulado por la Administración en los casos siguientes: a) si el casco o la superestructura del buque han sufrido modificaciones de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor; b) si los accesorios y los dispositivos mencionados en el apartado e) del párrafo 1, del artículo 14, no se han mantenido en buen estado de funcionamiento; c) si en el certificado no figura una anotación diciendo que el buque ha sido inspeccionado en la forma prevista en el apartado c) del párrafo 1, del artículo. 14; d) si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.	3) Si un certificado se expide para un periodo de menos de cinco años, la Administración podrá prorrogar su validez mas allá de la fecha de expiración hasta el limite del periodo máximo especificado en el párrafo 1), siempre que los reconocimientos anuales mencionados en la articulo 14, aplicables cuando se expide un certificado para un periodo de cinco años, se hayan efectuado como proceda.
4) a) El plazo de validez de un Certificado Internacional de exención para el francobordo, expedido por una Administración a un buque que se beneficia de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 6, no deberá exceder de 5 años, a contar de la fecha de su expedición. Este certificado estará sujeto a un procedimiento de prórroga, visado y anulación, semejante al que se prevé en el presente artículo para los Certificados Internacionales de francobordo (1966). b) La validez de un Certificado Internacional de exención para el francobordo expedido a un buque que se beneficia de una exención, según el párrafo 4 del artículo 6, quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado.	4) Si después del reconocimiento de renovación a que se hace referencia en el párrafo 1) b) del articulo 14 no puede expedirse un nuevo certificado al buque antes de al fecha de expiración del certificado existente, la persona o la organización que efectué el reconocimiento podrá prorrogar la validez del certificado existente por un periodo que no exceda de cinco meses. Esta prorroga se anotara en el certificado y no se concederá mas que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, el equipo, la disposición, los materiales y los escantillones, que afecte el francobordo
5) Todo certificado expedido a un buque por una Administración cesa de tener validez si el buque se abandera en otro Estado.	5) Si en la fecha de expiración de un certificado el buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado, pero

- 153 -

Fs. 59

	esta prorroga solo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogara ningún certificado por un periodo de mas de tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prorroga no quedara autorizado en virtud de esta cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de reconocimiento, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será valido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prorroga 6)Todo certificado expedido a un buque dedicado a viaje cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones del presente articulo, podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de vencimiento indicada en el mismo. Cuando haya finalizado el reconocimiento de renovación, el nuevo certificado será valido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prorroga. 7) En circunstancias especiales, que la Administración determinará, no será necesario, contrariamente a lo prescrito en los párrafos 2), 5) y 6), que la validez del nuevo certificado comience a partir de la fecha de expiración del certificado existente. En estas circunstancias especiales, el nuevo certificado será valido por un periodo que no excederá de cinco años contados a partir de la fecha en que finalice el reconocimiento de renovación. 8)Cuando se efectúe un reconocimiento anual antes del periodo estipulado en el articulo 14: a) la fecha de vencimiento anual que figure en el certificado se modificara sustituyéndola por una fecha que no sea mas de tres meses posterior a la fecha en que termino el reconocimiento. b) El reconocimiento anual subsiguiente prescrito en el articulo 14 se efectuara a los intervalos que en dicho articulo se establezcan, teniendo en cuenta la nueva fecha de vencimiento anual: c) La fecha de expiración podrá permanecer inalterada a condición de que se efectúen uno o mas reconocimientos anuales de manera que no se excedan entre los distintos reconocimientos los intervalos máximos estipulados en el articulo 14. 9) El Certificado internacional de francobordo perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes: a) si el casco o las superestructuras del buque han sufrido reformas de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor, b) si los accesorios y los dispositivos mencionados en el párrafo 1) c) del articulo 14 no se han mantenido en buen estado de funcionamiento; c) si en el certificado no figura una anotación que indique que el buque ha sido objeto de reconocimiento tal como se estipula en el párrafo 1) c) del articulo 14. d) Si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada. 10) a) El plazo de validez de un Certificado internacional de

	exención relativo al francobordo expedido por una Administración a un buque al que se conceda una exención en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2) del articulo 6 no excederá de cinco años. Dicho certificado estará sujeto aun procedimiento de renovación, refrendo, prorroga y anulación análogo al estipulado en este articulo para el Certificado internacional de francobordo. b) la validez de un Certificado internacional de exención relativo al francobordo expedido a un buque al que se conceda una exención en virtud del párrafo 4) del articulo 6, quedara limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado. 11) Todo certificado expedido a un buque por una Administración dejara de tener validez si el buque pasa a enarbolar el pabellón de otro Estado.
Artículo 20 *Aceptación de certificados*	**Artículo 20** *Aceptación de certificados*
Los certificados expedidos bajo la responsabilidad de un Gobierno Contratante, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, serán aceptados por los otros Gobiernos contratantes y considerados con el mismo valor que los certificados expedidos por ellos en todo cuanto concierne a la finalidad del presente Convenio.	Los certificados expedidos bajo la responsabilidad de un Gobierno contratante, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, serán aceptados por los otros Gobiernos contratantes y considerados con el mismo valor que los certificados expedidos por ellos en todo cuanto concierne a la finalidad del presente Convenio.
Artículo 21 *Control*	**Artículo 21** *Control*
1) Todo buque al que se ha expedido un certificado en virtud del artículo 16, o del artículo 17, quedará sujeto, en los puertos de otros Gobiernos contratantes, al control ejercido por los funcionarios debidamente autorizados por dichos Gobiernos. Los Gobiernos Contratantes se ocuparán de que este control sea ejercido de forma razonable y factible con el fin de comprobar que existe a bordo un certificado válido. Si el buque posee un Certificado Internacional de francobordo (1966) válido, el control tendrá sólo por objeto comprobar:	1) Todo buque al que se ha expedido un certificado en virtud del artículo 16, o del artículo 17, quedará sujeto, en los puertos de otros Gobiernos contratantes, al control ejercido por los funcionarios debidamente autorizados por dichos Gobiernos. Los Gobiernos contratantes se ocuparán de que este control sea ejercido de forma razonable y factible con el fin de comprobar que existe a bordo un certificado válido. Si el buque posee un Certificado Internacional de francobordo válido, el control tendrá sólo por objeto comprobar:
a) que el buque no va más cargado de lo que autoriza el certificado;	a) que el buque no va más cargado de lo que autoriza el certificado;
b) que la posición de la línea de carga marcada en el buque corresponde a las indicaciones que figuran en el certificado;	b) que la posición de la línea de carga marcada en el buque corresponde a las indicaciones que figuran en el certificado;
c) que en todo lo que concierne a las disposiciones de los apartados a) y b) del párrafo 3, del artículo 19, el buque no ha sufrido modificaciones de importancia, tal, que resulte evidente que no puede salir a la mar sin peligro para los pasajeros o la tripulación.	c) que en todo lo que concierne a las disposiciones de los apartados a) y b) del párrafo 3, del artículo 19, el buque no ha sufrido modificaciones de importancia, tal, que resulte evidente que no puede salir a la mar sin peligro para los pasajeros o la tripulación.
Cuando el buque lleve a bordo un Certificado Internacional, válido, de exención para el francobordo, el control sólo tendrá por objeto comprobar que todas las condiciones estipuladas en dicho certificado han sido cumplidas.	Cuando el buque lleve a bordo un Certificado Internacional, válido, de exención para el francobordo, el control sólo tendrá por objeto comprobar que todas las condiciones estipuladas en dicho certificado han sido cumplidas.
2) Si el control se ejerce en virtud del apartado c) del párrafo 1, del presente artículo, se limitará a evitar que el buque salga a la mar antes de queda hacerlo sin riesgo para los pasajeros o la	2) Si el control se ejerce en virtud del apartado c) del párrafo 1, del presente artículo, se limitará a evitar que el buque salga a la mar antes de queda hacerlo sin riesgo para los pasajeros o la tripulación.



tripulación.	
3) En el caso en que el control previsto en el presente Artículo dé lugar a una intervención de cualquier clase que sea, el funcionario encargado del control informará inmediatamente, por escrito, de dicha decisión al Cónsul, o al representante diplomático del Estado cuya bandera arbole el buque e informará también de todas las circunstancias que motivaron la intervención.	3) En el caso en que el control previsto en el presente Artículo dé lugar a una intervención de cualquier clase que sea, el funcionario encargado del control informará inmediatamente, por escrito, de dicha decisión al Consul, o al representante diplomático del Estado cuya bandera arbole el buque e informará también de todas las circunstancias que motivaron la intervención.
Artículo 22 *Beneficio del Convenio*	**Artículo 22** *Beneficio del Convenio*
El beneficio del presente Convenio no se podrá reclamar a ivor de un buque que no posea un certificado válido expedido en virtud de este Convenio.	El beneficio del presente Convenio no se podrá reclamar a favor de un buque que no posea un certificado válido expedido en virtud de este Convenio
Artículo 23 *Accidentes*	**Artículo 23** *Accidentes*
1) Toda Administración se compromete a efectuar una encuesta sobre cualquier accidente ocurrido a los buques de los que es responsable, y que estén sujetos a las disposiciones del presente Convenio, cuando considere que esta encuesta pueda ayudar a conocer las modificaciones que sería conveniente introducir en dicho Convenio.	1) Toda Administración se compromete a efectuar una encuesta sobre cualquier accidente ocurrido a los buques de los que es responsable, y que estén sujetos a las disposiciones del presente Convenio, cuando considere que esta encuesta pueda ayudar a conocer las modificaciones que sería conveniente introducir en dicho Convenio,
2) Todo Gobierno contratante se compromete a proporcionar a la Organización todos los datos útiles sobre los resultados de dichas encuestas. Los informes o las recomendaciones de la Organización basados sobre estos datos no revelarán ni la identidad ni la nacionalidad de los buques en cuestión, ni atribuirán, de ninguna forma la responsabilidad del accidente a un buque o a una persona, ni dejarán sospechar tal esponsabilidad.	2) Todo Gobierno contratante se compromete a proporcionar a la Organización todos los datos útiles sobre los resultados de dichas encuestas. Los informes o las recomendaciones de la Organización basados sobre estos datos no revelarán ni la identidad ni la nacionalidad de los buques en cuestión, ni atribuirán, de ninguna forma la responsabilidad del accidente a un buque o a una persona, ni dejarán sospechar tal responsabilidad.
Artículo 24 *Tratados y Convenios anteriores*	**Artículo 24** *Tratados y Convenios anteriores*
1) Todos los otros tratados, convenios y acuerdos relativos a las Líneas de Carga, actualmente en vigor entre los Gobiernos que forman parte del presente Convenio, conservarán sus plenos y enteros efectos durante la vigencia que les ha sido asignada por lo que respecta	1) Todos los otros tratados, convenios y acuerdos relativos a las Líneas de Carga, actualmente en vigor entre los Gobiernos que forman parte del presente Convenio, conservarán sus plenos y enteros efectos durante la vigencia que les ha sido asignada por lo que respecta:
a) a los buques a los que no se aplique el presente Convenio; y	a) a los buques a los que no se aplique el presente Convenio; y
b) a los buques a los que se aplique el presente Convenio, en todo lo que se refiere a los asuntos para los que dicho Convenio no haya establecido reglas expresas.	b) a los buques a los que se aplique el presente Convenio, en todo lo que se refiere a los asuntos para los que dicho Convenio no haya establecido reglas expresas.
2) No obstante, cuando estos tratados, Convenios o Acuerdos vayan en contra de lo estipulado en el presente Convenio,	2) No obstante, cuando estos tratados, Convenios o Acuerdos vayan en contra de lo estipulado en el presente Convenio, prevalecerán las

prevalecerán las disposiciones del presente Convenio.	disposiciones del presente Convenio.
Artículo 25 *Reglas especiales como consecuencia de Acuerdos*	**Artículo 25** *Reglas especiales como consecuencia de Acuerdos*
Cuando, de conformidad con el presente Convenio, se establezcan reglas especiales por acuerdo entre la totalidad o parte de los Gobiernos contratantes, estas reglas se comunicarán a la Organización, la cual las hará llegar a todos los Gobiernos Contratantes.	Cuando, de conformidad con el presente Convenio, se establezcan reglas especiales por acuerdo entre la totalidad o parte de los Gobiernos contratantes, estas reglas se comunicarán a la Organización, la cual las hará llegar a todos los Gobiernos contratantes.
Artículo 26 *Comunicación de información*	**Artículo 26** *Comunicación de información*
1) Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicar a la Organización y a depositar en la misma:	1) Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicar a la Organización y a depositar en la misma:
a) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, para hacerlos circular entre los Gobiernos Contratantes;	a) un número suficiente de modelos de los certificados que expidan de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, para hacerlos circular entre los Gobiernos contratantes;
b) el texto de las leyes, decretos, órdenes o reglamentos y otros instrumentos, que se hubieran publicado sobre las diversas cuestiones que afectan a la aplicación del presente Convenio; y	b) el texto de las leyes, decretos, órdenes o reglamentos y otros instrumentos, que se hubieran publicado sobre las diversas cuestiones que afectan a la aplicación del presente Convenio.
c) la lista de los organismos no gubernamentales habilitados para actuar en su nombre, en lo que respecta a las líneas de carga, para ponerlo en conocimiento de los Gobiernos Contratantes.	c) la lista de los organismos no gubernamentales habilitados para actuar en su nombre, en lo que respecta a las líneas de carga, para ponerlo en conocimiento de los Gobiernos contratantes.
2) Cada Gobierno Contratante se compromete a informar a cualquier otro Gobierno contratante que lo solicitare sobre las normas de resistencia empleadas por él.	2) Cada Gobierno contratante se compromete a informar a cualquier otro Gobierno contratante que lo solicitare sobre las normas de resistencia empleadas por él.
Artículo 27 *Firma, aprobación y adhesión*	**Artículo 27** *Firma, aprobación y adhesión*
1) El presente Convenio quedará abierto a la firma durante tres meses a partir del 5 de abril de 1966, e inmediatamente quedará abierto a la adhesión. Los Gobiernos de los estados miembros de las Naciones Unidas, de un Organismo especializado, o del Organismo internacional de Energía Atómica, o que sean partes del Estatuto del Tribunal Internacional de justicia, podrán llegar a ser partes del Convenio mediante:	1) El presente Convenio quedará abierto a la firma durante tres meses a partir del 5 de abril de 1966, e inmediatamente quedará abierto a la adhesión. Los Gobiernos de los estados miembros de las Naciones Unidas, de un Organismo especializado, o del Organismo internacional de Energía Atómica, o que sean partes del Estatuto del Tribunal Internacional de justicia, podrán llegar a ser partes del Convenio mediante:
a) firma sin reserva en cuanto a la aprobación;	a) firma sin reserva en cuanto a la aprobación;
b) firma con reserva de aprobación, seguida de aprobación, o	b) firma con reserva de aprobación, seguida de aprobación o
c) adhesión.	c) adhesión
2) La aprobación o la adhesión se efectuará depositando en la Organización un instrumento de aprobación o de adhesión. La Organización informará a todos los Gobiernos que hayan firmado el Convenio, o se hayan adherido a él, de cualquier nueva aprobación o adhesión, así como de la fecha de su	2) La aprobación o la adhesión se efectuará depositando en la Organización un instrumento de aprobación o de adhesión. La Organización informará a todos los Gobiernos que hayan firmado el Convenio, o se hayan adherido a él, de cualquier nueva aprobación o adhesión, así como de la fecha de su recepción.

recepción

Artículo 28
Entrada en vigor
1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en la que 15 Gobiernos, por lo menos de los cuales 7 correspondan a países poseedores cada uno de un tonelaje global superior a un millón de toneladas de registro bruto hayan, bien firmado el Convenio sin reserva, bien depositado un instrumento de aprobación o de adhesión de conformidad con el Artículo 27. La Organización informará a todos los Gobiernos firmantes del presente Convenio o adheridos al mismo de la fecha de su entrada en vigor.
2) Para los Gobiernos que depositen un instrumento de aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo durante el plazo de doce meses previsto en el párrafo 1 del presente artículo, la aprobación o adhesión se hará efectiva en momento de la entrada en vigor del presente Convenio, o tres meses después de la fecha en que se deposite el instrumento de aprobación o de adhesión, si es posterior esta última fecha.
3) Para los Gobiernos que depositen un instrumento de aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo después de la fecha de depósito del instrumento de aprobación o de adhesión.

4) Después de la fecha en que se hayan tomado todas las medidas necesarias para la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, o después de la fecha en que todas las aprobaciones que se consideren necesarias hayan sido obtenidas de conformidad con el apartado b) del párrafo 2, del Artículo 29, en el caso de una enmienda por aprobación unánime, se considerará que todo instrumento de aprobación o de adhesión depositado se aplica al Convenio modificado.

Artículo 29
Enmiendas
1) El presente Convenio podrá ser enmendado a propuesta de n Gobierno Contratante, siguiendo uno de los procedimientos que se prevén en el presente artículo.
2) Enmienda por aprobación unánime.

a) a petición de un Gobierno contratante, cualquier propuesta de enmienda al presente Convenio formulada por el mismo será comunicada por la Organización a *todos los Gobiernos Contratantes para que la examine* con vistas a su aprobación unánime;
b) cualquier enmienda así comunicada, entrará en vigor 12 meses después de la fecha de su aprobación para todos los Gobiernos contratantes, salvo en el caso de que éstos convengan una fecha *más próxima*. Si un Gobierno contratante no notifica a la Organización su aprobación o la no aceptación de la enmienda en un plazo de tres años a partir de la fecha en que la Organización la puso en su conocimiento, se considerará que aprueba esta enmienda;
c) se considerará como rechazada toda enmienda así propuesta si no se aprueba con arreglo a las condiciones previstas en el apartado b) que antecede, tres años después de que la Organización la haya comunicado por

Artículo 28
Entrada en vigor
1) El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en la que 15 Gobiernos, por lo menos (de los cuales 7 correspondan a países poseedores cada uno de un tonelaje global superior a un millón de toneladas de registro bruto) hayan, bien firmado el Convenio sin reserva, bien depositado un instrumento de aprobación o de adhesión de conformidad con el Artículo 27. La Organización informará a todos los Gobiernos firmantes del presente Convenio o adheridos al mismo de la fecha de su entrada en vigor.

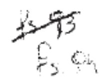
2) Para los Gobiernos que depositen un instrumento de aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo durante el plazo de doce meses previsto en el párrafo 1) del presente artículo, la aprobación o adhesión se hará efectiva en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio, o tres meses después de la fecha en que se deposite el instrumento de aprobación o de adhesión, si es posterior esta última fecha.
3) Para los Gobiernos que depositen un instrumento de aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo después de la fecha de su entrada en vigor, el Convenio entrara en vigor tres meses después de la fecha de depósito del instrumento de aprobación o de adhesión.
4) Después de la fecha en que se hayan tomado todas las medidas necesarias para la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, o después de la fecha en que todas las aprobaciones que se consideren necesarias hayan sido obtenidas de conformidad con el apartado b) del párrafo 2, del Artículo 29, en el caso de una enmienda por aprobación unánime, se considerará que todo instrumento de aprobación o de adhesión depositado se aplica al Convenio modificado

Artículo 29
Enmiendas
1) El presente Convenio podrá ser enmendado a propuesta de un contratante, siguiendo uno de los procedimientos que se prevén en el presente artículo.
2) Enmienda por aprobación unánime.

a) a petición de un Gobierno contratante, cualquier propuesta de enmienda al presente Convenio formulada por el mismo será comunicada por la Organización a todos los Gobiernos contratantes *para que la examine con vistas a su aprobación* unánime;
b) cualquier enmienda así comunicada, entrará en vigor 12 meses después de la fecha de su aprobación para todos los Gobiernos contratantes, salvo en el caso de que éstos convengan una fecha más próxima. Si un Gobierno contratante no notifica a la Organización su aprobación o la no aceptación de la enmienda en un plazo de tres años a partir de la fecha en que la Organización la puso en su conocimiento, se considerará que aprueba esta enmienda;
c) se considerará como rechazada toda enmienda así propuesta si no se aprueba con arreglo a las condiciones previstas en el apartado b) que antecede, tres años después de que la Organización la haya comunicado por primera vez a los Gobiernos contratantes.

primera vez a los Gobiernos contratantes.	
3) Enmienda previo examen en el seno de la Organización: a) a solicitud de un Gobierno contratante, la Organización examinará toda enmienda al presente Convenio presentada por ese Gobierno. Si la propuesta se aprueba por mayoría de los dos tercios de los miembros presentes y votantes de la Comisión de Seguridad Marítima de la Organización, se comunicará la enmienda, a todos los miembros de la Organización y a todos los Gobiernos contratantes, por lo menos seis meses antes de que sea examinada por la Asamblea de la Organización. b) si se aprueba por mayoría de los dos tercios de los miembros, presentes y votantes de la Asamblea, la Organización comunicará la enmienda a todos los Gobiernos contratantes, con objeto de obtener su aprobación. c) la enmienda entrará en vigor doce meses después de la fecha de su aprobación por los dos tercios de los Gobiernos contratantes, para todos los Gobiernos contratantes, excepto los que, antes de su entrada en vigor, hagan una declaración expresando que no la aprueban; d) con mayoría de los dos tercios de los miembros presentes y votantes, incluidos los dos tercios de los Gobiernos representados en la Comisión de Seguridad Marítima, presentes y votantes en la Asamblea, ésta podrá proponer, en el momento de la aprobación de una enmienda, que se decida que la enmienda es de tal importancia que cualquier Gobierno contratante que hiciera una declaración, en virtud del apartado c) y que no aprobara la enmienda en un plazo de doce meses después de su entrada en vigor, cesará, al término de este plazo, de ser parte del presente Convenio. La decisión estará subordinada a la aprobación previa de los dos tercios de los Gobiernos contratantes, partes del presente Convenio. e) ninguna de las disposiciones del presente párrafo impide que el Gobierno contratante que, para enmendar el presente Convenio haya iniciado el procedimiento previsto en dicho párrafo, pueda adoptar en cualquier momento cualquier otro procedimiento que le parezca conveniente en aplicación de los párrafos 2) o 4) del presente artículo.	3) Enmienda previo examen en el seno de la Organización: a) a solicitud de un Gobierno contratante, la Organización examinará toda enmienda al presente Convenio presentada por ese Gobierno. Si la propuesta se aprueba por mayoría de los dos tercios de los miembros presentes y votantes de la Comisión de Seguridad Marítima de la Organización, se comunicará la enmienda, a todos los miembros de la Organización y a todos los Gobiernos contratantes, por lo menos seis meses antes de que sea examinada por la Asamblea de la Organización. b) si se aprueba por mayoría de los dos tercios de los miembros, presentes y votantes de la Asamblea, la Organización comunicará la enmienda a todos los Gobiernos contratantes, con objeto de obtener su aprobación. c) la enmienda entrará en vigor doce meses después de la fecha de su aprobación por los dos tercios de los Gobiernos contratantes, para todos los Gobiernos contratantes, excepto los que, antes de su entrada en vigor, hagan una declaración expresando que no la aprueban; d) con mayoría de los dos tercios de los miembros presentes y votantes, incluidos los dos tercios de los Gobiernos representados en la Comisión de Seguridad Marítima, presentes y votantes en la Asamblea, ésta podrá proponer, en el momento de la aprobación de una enmienda, que se decida que la enmienda es de tal importancia que cualquier Gobierno contratante que hiciera una declaración, en virtud del apartado c) y que no aprobara la enmienda en un plazo de doce meses después de su entrada en vigor, cesará, al término de este plazo, de ser parte del presente Convenio. La decisión estará subordinada a la aprobación previa de los dos tercios de los Gobiernos contratantes, partes del presente Convenio. e) ninguna de las disposiciones del presente párrafo impide que el Gobierno contratante que, para enmendar el presente Convenio haya iniciado el procedimiento previsto en dicho párrafo, pueda adoptar en cualquier momento cualquier otro procedimiento que le parezca conveniente en aplicación de los párrafos 2) o 4) del presente artículo.
4) Enmienda por una Conferencia: a) a petición formulada por un Gobierno contratante y apoyada por lo menos por una tercera parte de los Gobiernos contratantes, la Organización convocará una Conferencia de Gobiernos para estudiar las enmiendas al presente Convenio. b) toda enmienda aprobada por esta Conferencia con una mayoría de los dos tercios de los Gobiernos contratantes presentes y votantes será comunicada por la Organización a todos los Gobiernos contratantes, con el fin de obtener su aprobación. c) la enmienda entrará en vigor 12 meses después de la fecha de su aprobación por las dos terceras partes de los Gobiernos contratantes, para todos ellos, excepto los	4) Enmienda por una Conferencia: a) a petición formulada por un Gobierno contratante y apoyada por lo menos por una tercera parte de los Gobiernos contratantes, la Organización convocará una Conferencia de Gobiernos para estudiar las enmiendas al presente Convenio. b) toda enmienda aprobada por esta Conferencia con una mayoría de los dos tercios de los Gobiernos contratantes presentes y votantes será comunicada por la Organización a todos los Gobiernos contratantes, con el fin de obtener su aprobación. c) la enmienda entrará en vigor 12 meses después de la fecha de su aprobación por las dos terceras partes de los Gobiernos contratantes, para todos ellos, excepto los que, antes de la entrada en vigor, hagan constar que no aprueban tal

- 159 -



que, antes de la entrada en vigor, hagan constar que no aprueban tal enmienda. d) por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, una Conferencia convocada en virtud del apartado a) que antecede podrá especificar en el momento de la aprobación de una enmienda, que ésta tiene tal importancia que todo Gobierno contratante que presente la declaración prevista en al apartado c) que antecede y que no apruebe la enmienda dentro del plazo de los 12 meses a partir de su entrada en vigor cesará, cuando expire dicho plazo, de formar parte del presente Convenio.	enmienda d) por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, una Conferencia convocada en virtud del apartado a) que antecede podrá especificar en el momento de la aprobación de una enmienda, que ésta tiene tal importancia que todo Gobierno contratante que presente la declaración prevista en al apartado c) que antecede y que no apruebe la enmienda dentro del plazo de los 12 meses a partir de su entrada en vigor cesará, cuando expire dicho plazo, de formar parte del presente Convenio
5) Toda enmienda al presente Convenio que se haga acogiéndose a este artículo, concerniente a la estructura de los buques sólo será aplicable a aquellos cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en un estado equivalente de adelanto en la fecha de entrada en vigor de esta enmienda, o después de dicha fecha.	5) Toda enmienda al presente Convenio que se haga acogiéndose a este artículo, concerniente a la estructura de los buques sólo será aplicable a aquellos cuya quilla se haya colocado o cuya construcción se halle en un estado equivalente de adelanto en la fecha de entrada en vigor de esta enmienda, o después de dicha fecha.
6) La Organización informará a todos los Gobiernos contratantes de cualquier enmienda que entre en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de estas enmiendas.	6) La Organización informará a todos los Gobiernos contratantes de cualquier enmienda que entre en vigor en virtud del presente artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de estas enmiendas.
7) Toda aprobación o declaración hecha en virtud del presente artículo se notificará por escrito a la Organización, que informará de ello a todos los Gobiernos contratantes.	7) Toda aprobación o declaración hecha en virtud del presente artículo se notificará por escrito a la Organización, que informará de ello a todos los Gobiernos contratantes
Artículo 30 *Denuncia* 1) El presente Convenio podrá ser denunciado por uno cualquiera de los Gobiernos contratantes en cualquier momento, a partir de la expiración del plazo de cinco años que se contará desde la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Gobierno. 2) La denuncia se efectuará por medio de notificación escrita dirigida a la Organización, que informará de su contenido y de la fecha en que se recibió, a todos los demás Gobiernos Contratantes. 3) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que se reciba la notificación en la Organización, o cuando termine el plazo estipulado en la notificación, si éste fuera superior a un año.	**Artículo 30** *Denuncia* 1) El presente Convenio podrá ser denunciado por uno cualquiera de los Gobiernos Contratantes en cualquier momento, a partir de la expiración del plazo de cinco años que se contará desde la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Gobierno. 2) La denuncia se efectuará por medio de notificación escrita dirigida a la Organización, que informará de su contenido y de la fecha en que se recibió, a todos los demás Gobiernos Contratantes. 3) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que se reciba la notificación en la Organización, o cuando termine el plazo estipulado en la notificación, si este fuera superior a un año.
Artículo 31 *Suspensión* 1) En caso de hostilidades o en otras circunstancias excepcionales que afecten a los intereses vitales de un Estado, cuyo Gobierno sea uno de los Gobiernos contratantes, este Gobierno podrá suspender la aplicación de la totalidad, o de una parte cualquiera de las disposiciones del presente Convenio. El Gobierno que haga uso de ésta facultad informará inmediatamente de ello a la Organización. 2) Esta decisión no privará a los otros Gobiernos contratantes del derecho de control que les asigna el presente Convenio sobre los buques del Gobierno que ha hecho uso de esta facultad, cuando estos buques se encuentren en sus puertos 3) El Gobierno que haya decidido esta suspensión podrá en todo momento anularla, en cuyo caso informará inmediatamente a la Organización de su decisión. 4) La Organización notificará a todos los Gobiernos contratantes todas las suspensiones, o anulación de	**Artículo 31** *Suspensión* 1) En caso de hostilidades o en otras circunstancias excepcionales que afecten a los intereses vitales de un Estado, cuyo Gobierno sea uno de los Gobiernos Contratantes, este Gobierno podrá suspender la aplicación de la totalidad, o de una parte cualquiera, de las disposiciones del presente Convenio. El Gobierno que haga uso de esta facultad informará inmediatamente de ello a la Organización. 2) Esta decisión no privará a los otros Gobiernos Contratantes del derecho de control que les asigna el presente Convenio sobre los buques del Gobierno que ha hecho uso de esa facultad, cuando estos buques se encuentren en sus puertos 3) El Gobierno que haya decidido esta suspensión podrá en todo momento anularla, en cuyo caso informará inmediatamente a la Organización de su decisión 4) La Organización notificará a todos los Gobiernos Contratantes todas las suspensiones, o anulación de suspensiones, que se hayan decidido en virtud del presente artículo.

suspensiones, que se hayan decidido en virtud del presente artículo.

Artículo 32

Territorios

1) a) Las Naciones Unidas cuando sean responsables de la administración de un territorio, o todo Gobierno contratante que tenga la responsabilidad de garantizar las relaciones internacionales de un territorio, deberá, en cuanto sea posible, consultar con las autoridades de dicho territorio para tratar de ampliar la aplicación del presente Convenio a dicho territorio y podrán, en cualquier momento por medio de una notificación escrita dirigida a la Organización, hacer constar que el presente Convenio se extiende al citado territorio.

b) La aplicación del presente Convenio se extenderá al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma, o de cualquier otra fecha que en ella se indique.

2) a) Las Naciones Unidas o cualquier otro Gobierno contratante que haya presentado una declaración de acuerdo con el apartado a) del párrafo 1 del presente artículo, en cualquier momento, una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha en que se extendió la aplicación del Convenio a un determinado territorio, podrán informar, por medio de una notificación escrita dirigida a la Organización, que el presente Convenio cesa de aplicarse al territorio designado en la notificación.

b) El Convenio cesará de aplicarse al territorio designado en la notificación una vez transcurrido un año a partir de la fecha en que se haya recibido la notificación en la Organización, o después de cualquier plazo más largo especificado en la notificación.

3) La Organización informará a todos los Gobiernos contratantes de la extensión del presente Convenio a cualquier territorio, en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y de que dicha extensión ha dejado de tener efecto de conformidad con las disposiciones del párrafo 2, especificando, en cada caso, la fecha a partir de la cual el presente Convenio empieza a ser aplicable o deja de serlo.

Artículo 33

Registro

1) El presente Convenio se depositará ante la Organización y el Secretario General enviará copias certificadas conformes del mismo a todos los Gobiernos signatarios, así como a todos los Gobiernos que se adhieran al citado Convenio.

2) En cuanto el presente Convenio entre en vigor, será registrado por la Organización, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 34

Idiomas

El presente Convenio se redactará en un solo ejemplar en los idiomas inglés y francés, teniendo ambos la misma fuerza legal. Con el ejemplar original rubricado se depositan y entregan traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus gobiernos, estampan su firma en el presente Convenio.

EXTENDIDO en Londres, a 5 de Abril de 1966.

Artículo 32

Territorios

1) a) Las Naciones Unidas cuando sean responsables de la administración de un territorio, o todo Gobierno Contratante que tenga la responsabilidad de garantizar las relaciones internacionales de un territorio, deberá, en cuanto sea posible, consultar con las autoridades de dicho territorio para tratar de ampliar la aplicación del presente Convenio a dicho territorio y podrán, en cualquier momento, por medio de una notificación escrita dirigida a la Organización, hacer constar que el presente Convenio se extiende al citado territorio.

b) La aplicación del presente Convenio se extenderá al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma, o de cualquier otra fecha que en ella se indique.

2) a) Las Naciones Unidas o cualquier otro Gobierno Contratante que haya presentado una declaración de acuerdo con el apartado a) del párrafo 1) del presente artículo, en cualquier momento, una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha en que se extendió la aplicación del Convenio a un determinado territorio, podrán informar, por medio de una notificación escrita dirigida a la Organización, que el presente Convenio cesa de aplicarse al territorio designado en la notificación.

b) El Convenio cesará de aplicarse al territorio designado en la notificación una vez transcurrido un año a partir de la fecha en que se haya recibido la notificación en la Organización, o después de cualquier plazo mas largo especificado en la notificación.

3) La Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes de la extensión del presente Convenio a cualquier territorio, en virtud del párrafo 1) del presente artículo, y de que dicha extensión ha dejado de tener efecto de conformidad con las disposiciones del párrafo 2, especificando, en cada caso, la fecha a partir de la cual el presente Convenio empieza a ser aplicable o deja de serlo.

Artículo 33

Registro

1) El presente Convenio se depositará ante la Organización y el Secretario General enviará copias certificadas conformes del mismo a todos los Gobiernos signatarios, así como a todos los Gobiernos que se adhieran al citado Convenio.

2) En cuanto el presente Convenio entre en vigor, será registrado por la Organización, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 34

Idiomas

El presente Convenio se redactara en un solo ejemplar en los idiomas ingles y francés, teniendo ambos la misma fuerza legal. Con el ejemplar original rubricado se depositan y entregan traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus Gobiernos, estampan su firma en el presente Convenio*.

EXTENDIDO en Londres, a 5 de abril de 1966 -

- 161 -



Anexo I *Reglas para determinar las líneas de carga* **CAPITULO 1** *Generalidades* Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos. Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales respecto a estabilidad y subdivisión, caso de que existan.	**Anexo I** *Reglas para determinar las líneas de Carga* **CAPITULO 1** *Generalidades* Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos. Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales relativas a estabilidad y compartimentado que existan.
Regla 1 *Resistencia del casco* La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado. Los barcos cuya construcción y entretenimiento se lleven a cabo de acuerdo con las prescripciones de una sociedad de clasificación, reconocida por la Administración, podrá considerarse que poseen resistencia suficiente.	**Regla 1** *Resistencia y estabilidad sin avería de los buques* 1) La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado. 2) Podrá considerarse que el buque que se proyecte, construya y mantenga de conformidad con las correspondientes prescripciones de una organización, incluidas las sociedades, reconocida por la Administración o con las normas nacionales aplicables de la Administración, de acuerdo con lo dispuesto en la regla 2-1, tienen un grado aceptable de resistencia. Estas disposiciones se aplicarán a todas las estructuras, equipo y accesorios abarcados por este anexo para los que no se den expresamente normas de resistencia y construcción. 3) Los buques se ajustarán a una norma de estabilidad sin avería aceptable para la Administración.
Regla 2 *Aplicación* 1) A los buques de propulsión mecánica y a las bateas, gabarras u otras embarcaciones sin medios independientes de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40 inclusive de este Anexo. 2) A los buques que transporten cargas de madera en cubierta se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1) de esta regla, francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 a 45 inclusive de este Anexo.	**Regla 2** *Aplicación* 1) A los buques de propulsión mecánica y a las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40, inclusive. 2) A los buques que transporten cubertadas de madera se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1), francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 a 45.
3) A los buques previstos par llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignarán francobordos calculados don arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40, inclusive, de este Anexo. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.	3) A los buques proyectados para llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignaran francobordos calculados con arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40, inclusive. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.
4) A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos barcos cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración. 5) Las reglas 10 a 26 inclusive de este Anexo se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo, se les podrá hacer alguna concesión al aplicárseles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas.	4) A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos buques cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración. 5) Las reglas 10 a 26, inclusive, se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo, se les podrá hacer alguna concesión al aplicarles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas. 6) Si el francobordo de verano asignado se aumenta de modo que el calado resultante no sea superior al calado correspondiente al francobordo mínimo de verano para el mismo buque, pero que la

Fs. 96

cubierta de francobordo hipotética este situada por debajo de la cubierta de francobordo real a una distancia de esta como mínimo igual a la altura normal de una superestructura, las condiciones de asignación conformes con las reglas 12, 14-1 a 20, 23, 24 y 25, aplicables a la cubierta de francobordo real pueden ser las prescritas para una cubierta de superestructura.

7) A menos que se indique expresamente otra cosa, las reglas del presente Anexo se aplicaran a los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005.

8) Para los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en o después del 1 de enero de 2005, la Administración se asegurará de que se cumplen las prescripciones aplicables en virtud del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, adoptado por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, 1988.

9) Se considerara que las naves de gran velocidad que cumplen las prescripciones del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000, adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.97(73) (Código NGV 2000), y que se han reconocido y certificado según lo estipulado en el Código, cumplen lo prescrito en este anexo. Los certificados y permisos expedidos en virtud del Código NGV 2000 tendrán la misma validez y el mismo reconocimiento que los certificados expedidos en virtud de este anexo.

Regla 2-1

Autorización de organizaciones reconocidas

Las organizaciones, incluidas las sociedades de clasificación, a que se hace referencia en el articulo 13 del Convenio y en la regla 1 2) cumplirán las directrices adoptadas por la Organización mediante la resolución A.739 (18), según sean enmendadas por la Organización, así como las especificaciones adoptadas por la Organización mediante la resolución A.789(19), según sean enmendadas por la Organización, siempre que tales enmiendas se adopten, entren en vigor y se hagan efectivas según las disposiciones del articulo VI del presente Protocolo.

Regla 3

Definiciones de los términos usados en los Anexos.

1) Eslora. Se tornará como eslora (L) el 96% de la eslora total en una línea de flotación situada a una distancia de la quilla igual al 85% del puntal mínimo de trazado, medida desde el canto alto de dicha quilla o la eslora desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si ésta fuera mayor. En los barcos proyectados con asiento de quilla, la flotación en la que se mide esta eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto en carga.

Regla 3

Definiciones de los términos usados en los Anexos.

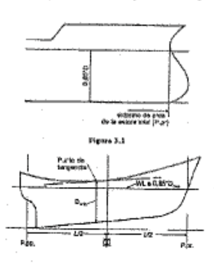
1) Eslora.

a) Se tomará como eslora (L) el 96% de la eslora total medida en una flotación cuya distancia al canto alto de la quilla sea igual al 85% del puntal mínimo de trazado, o la eslora medida en esa flotación desde la cara de proel de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta segunda magnitud es mayor.

b) En los buques sin mecha de timón, se tomara como eslora (L) el 96% de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado.

c) Cuando el contorno de la roda sea cóncavo por encima de la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado, tanto el extremo de proa de la eslora total como la cara proel de la roda se tomaran en la proyección vertical, sobre esa flotación, del punto mas a popa del contorno de la roda (por encima de esa flotación) (véase la figura 3.1).

d) En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se mida la eslora habrá de ser paralela a la flotación de proyecto correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado D_{min}, obtenido trazando una línea paralela a la línea de la quilla del buque

	(incluido el talón) y tangente a la línea de arrufo de trazado de la cubierta de francobordo. El puntal mínimo de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado del punto de tangencia (vease la figura 3.2). Figuras 3.1 y 3.2 
2) Perpendiculares. Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora. *3) Centro del buque.* El centro del buque será el punto medio de la eslora (L). *4) Manga.* A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (B) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales. 5) *Puntal de trazado.* a) El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera y construcción medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava o cuando existen tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla. b) En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta y del costado, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular. c) Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.	***2) Perpendiculares.*** Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora. ***3) Centro del buque.*** El centro del buque será el punto medio de la eslora (*L*). ***4) Manga.*** A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (*B*) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales. ***5) Puntal de trazado.*** **a)** El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera y construcción mixta esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava o cuando existan tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla. **b)** En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta y del costado, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular. **c)** Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.
6) Puntal de francobordo (D) a) El puntal de francobordo (D) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la plancha de trancanil de la cubierta de francobordo - cuando exista más $\frac{T(L-S)}{L}$, si la cubierta de:	***6) Puntal de francobordo (D)*** **a)** El puntal de francobordo (*D*) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la cubierta de francobordo en el costado.

- 165 -

francobordo a la intemperie estuviera forrada, siendo

T el espesor medio del forro a la intemperie, fuera de las aberturas de cubierta, y

S la longitud total de las superestructuras, según se define en el sub párrafo 10) d) de esta regla.

b) El puntal de francobordo (D en un buque con trancanil redondeado con un radio superior al 4% de la manga (B) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del barco real.

7) Coeficiente de bloque

El coeficiente de bloque (C_b) vendrá dado por la fórmula:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1} \quad \text{en donde}$$

∇ será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado de d_1, siendo

d_1 el 85% del puntal mínimo de trazado.

8) Francobordo

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente

9) Cubierta de francobordo. La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma,, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En un buque con una cubierta de francobordo discontinua, se t a como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta expuesta y la prolongación de ésta paralelamente a la parte más elevada de la cubierta. A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda. Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta. Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extiende por encima de la cubierta de francobordo se considerara como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo de francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

b) El puntal de francobordo (*D*) en un buque con trancanil redondeado de radio superior al 4% de la manga (*B*) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del barco real.

7) Coeficiente de bloque

a) El coeficiente de bloque (C_b) vendrá dado por la fórmula:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1} \quad \text{en donde}$$

∇ será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado de d_1, siendo

d_1 el 85% del puntal mínimo de trazado.

b) Para calcular el coeficiente de bloque de una nave multicasco, se utilizara la manga máxima (*B*) definida en el párrafo 4), y no la manga de un solo casco.

8) Francobordo

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente.

9) Cubierta de francobordo

a) La cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

b) Cubierta inferior como cubierta de francobordo

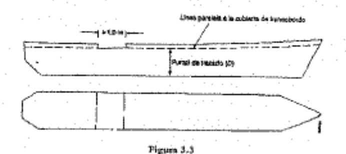
A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda.

i) Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta.

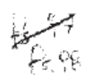
ii) Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extienda por encima de la cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo de francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

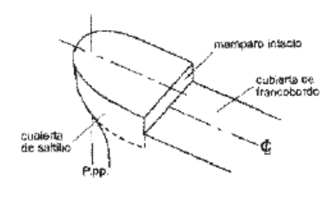
iii) Cuando se designe como cubierta de francobordo una cubierta



	inferior, dicha cubierta constara como mínimo de palmejares de construcción apropiada en los costados del buque y de palmejares transversales en cada mamparo estanco que se extienda hasta la cubierta superior, en el interior de los espacios de carga. Estos palmejares serán tan anchos como lo permita su correcta instalación, teniendo presente la estructura y la explotación del buque. Los palmejares se dispondrán de modo que también se puedan cumplir las prescripciones estructurales. **c)** Cubierta de francobordo discontinua, cubierta de francobordo escalonada **i)** Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que se extienda hasta el costado del buque y tenga una longitud de mas de un metro, la línea mas baja de la cubierta expuesta y la prolongación de esa línea paralelamente a la parte mas elevada de la cubierta se tomara como cubierta de francobordo (vease la figura 3.3). **ii)** Si la cubierta de francobordo presenta un nicho que no se extiende hasta el costado del buque, la parte mas elevada de la cubierta se tomara como cubierta de francobordo. **iii)** Los nichos que no se extiendan de banda a banda de una cubierta inferior a la expuesta designada como la cubierta de francobordo podrán omitirse siempre que todas las aberturas de la cubierta expuesta a la intemperie dispongan de dispositivos de cierre estancos a la intemperie. **iv)** Se deberá prestar la debida atención al desagüe de los nichos expuestos y a los efectos de superficie libre sobre la estabilidad. **v)** Las disposiciones de los apartados i) a iv) no están destinadas a aplicarse a las dragas, ganguiles u otros tipos de buques análogos dotados de grandes bodegas sin tapas de escotilla, debiéndose examinar cada caso por separado. **(Figura 3.3)**  Figura 3.3
10) Superestructura a) Una superestructura será una construcción cubierta dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extienda de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (B). Un saltillo se considerará como superestructura. b) Una superestructura cerrada será aquella: i) que posea mamparos de cierre de construcción eficiente. ii) cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estarán provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12; iii) en la que todas las demás, aberturas, en los costado o en los extremos de la superestructura, estarán dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie. Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán	***10)** Superestructura* **a)** Una superestructura será una construcción provista de techo y dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extienda de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (*B*). b) Una superestructura cerrada será aquella: i) que tenga mamparos de cierre de construcción eficiente. ii) cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estén provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12; iii) en la que todas las demás aberturas, en los costados o en los extremos de la superestructura, estén dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie. Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso

- 167 -



superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso para que la tripulación pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos. c) La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo. d) La longitud de una superestructura (S) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L);	para que la tripulación, a partir de cualquier punto de la cubierta completa expuesta mas alta, o desde un punto mas alto, pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos. c) La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo. d) La longitud de una superestructura (*S*) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (*L*), **e)** *Puente*. El puente será una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de proa, ni tampoco hasta la perpendicular de popa. **f)** *Toldilla*. La toldilla será una superestructura que se extienda en dirección a proa desde la perpendicular de popa hasta un punto situado a popa de la perpendicular de proa. La toldilla puede empezar en un punto que se encuentre a popa de la perpendicular de popa. **g)** *Castillo de proa*. El castillo de proa será una superestructura que se extienda en dirección a popa desde la perpendicular de proa hasta un punto a proa desde la perpendicular de popa. El castillo de proa podrá comenzar en un punto que se encuentre a proa de la perpendicular de proa. **h)** *Superestructura completa*. Una superestructura completa será aquella que se extienda como mínimo desde la perpendicular de proa a la de popa. **i)** *Cubierta de saltillo*. La cubierta de saltillo será una superestructura que se extienda hacia proa desde la perpendicular de popa, que por lo general tenga una altura inferior a la de una superestructura normal y que disponga de un mamparo proel intacto (portillos fijos con ojos de buey eficientes y tapas de registro empernadas)(véase la figura 3.4). Cuando el mamparo proel no esté intacto por incluir puertas y aberturas de acceso, la superestructura se considerará una toldilla. **(Figura 3.4)**  **Figura 3.4**
11) *Buque de cubierta corrida* Un buque de cubierta corrida será el que no tiene superestructuras sobre la cubierta de francobordo. 12) *Estanco a la intemperie* Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.	**11)** *Cubierta de superestructura*. Una cubierta de superestructura será aquella que forme el cerramiento superior de una superestructura. **12)** *Buque de cubierta corrida*. Un buque de cubierta corrida será el que no tenga superestructuras sobre la cubierta de francobordo. **13)** *Estanco a la intemperie*. Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar. **14)** *Estanco al agua*. Estanco al agua significa capaz de impedir el

paso del agua a través de la estructura en ambos sentidos con el apropiado margen de resistencia a la presión debida a la máxima columna de agua que pueda tener que soportar.

15) Pozo. Un pozo será cualquier zona de la cubierta expuesta a la intemperie en la que pueda acumularse agua. Se consideraran pozos las zonas de cubierta rodeadas de estructuras de cubierta por dos o mas lados.

Regla 4

Línea de cubierta

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 milímetros (12 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasara, normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro, como se indica en la Fig. 1. No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo (1966).

(Figura 1)

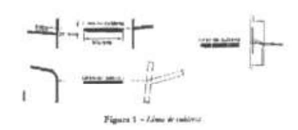


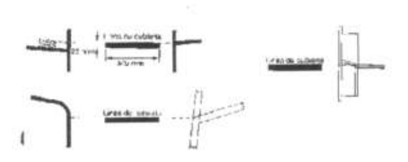
Figura 1 – Línea de cubierta

Regla 4

Línea de cubierta

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará, normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro (como se indica en la Fig.4.1). No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo.

(Figura 4.1)



Regla 5

Marca de francobordo

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 milímetros (12 pulgadas) de diámetro exterior y 25 milímetros (1 pulgada) de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 milímetros (18 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta (como se indica en la figura 2).

(Figura 2)

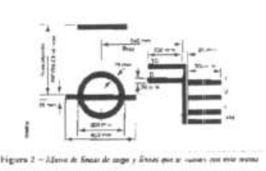


Figura 2 – Marca de líneas de carga y líneas que se usan con esta marca

Regla 5

Marca de francobordo

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 mm de diámetro exterior y 25 mm de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 mm de longitud y 25 mm de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta (como se indica en la figura 6.1).

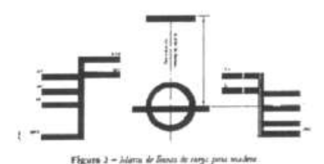
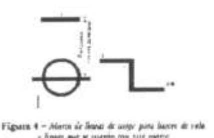


Regla 6 *Líneas que se usarán con la marca de francobordo* 1) Las Líneas de carga que indican los francobordo asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 milímetros (9 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 milímetros (1 pulgada) de anchura marcada a una distancia de 540 milímetros (21 pulgadas) a proa del centro del anillo, como se indica en la Fig. 2.	**Regla 6** *Líneas que se usarán con la marca de francobordo* 1) Las Líneas de carga que indican los francobordo asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 mm de anchura marcada a una distancia dé 540 mm a proa del centro del anillo (como se indica en la Fig. 6.1).
2) Se usarán las siguientes líneas de carga. a. La línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada V. b. La línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada I c. línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada MANI. d. La línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada T. e. La línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada D. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea, de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará la concesión que corresponde, para cargar en agua dulce, sobre las otras líneas de carga. f. La línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada TD y dispuesta a popa de la línea vertical.	**2)** Se usarán las siguientes líneas de carga: **a)** la línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada ***V;*** **b)** la línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada ***I;*** **c)** la línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada ***ANI;*** **d)** la línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada ***T***; **e)** la línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada ***D***. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará el permiso de agua dulce; **f)** la línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada ***TD*** y dispuesta a popa de la línea vertical.
3) Si se asignan francobordo para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 milímetros (9 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y formando ángulo recto con una línea vertical de 25 milímetros (1 pulgada) de anchura, situada a una distancia de 540 milímetros (21 pulgadas) a popa del centro del anillo. como se indica en la figura 3.	**3)** Si se asignan francobordo para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 mm de longitud y 25 mm de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y formando ángulo recto con una línea vertical de 25 mm de anchura, situada a una distancia de 540 mm a popa del centro del anillo (como se indica en la figura 6.2).
4) Se usarán las siguientes líneas de carga, para madera: a) La línea de carga de verano, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MV. b) La línea de carga de invierno, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI. c) La línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, para el transporte de madera en cubierta. indicada por el borde superior de una línea marcada MANI. d) La línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MT. e) La línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI), y dispuesta hacia proa de la línea vertical.	4) Se usarán las siguientes líneas de carga para madera: **a)** La línea de carga de verano, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada ***MV***. **b)** La línea de carga de invierno, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada ***MI***. **c)** La línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada ***MANI***. **d)** La línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada ***MT***. **e)** La línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada ***MD***, y dispuesta hacia proa de la línea vertical.

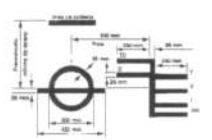
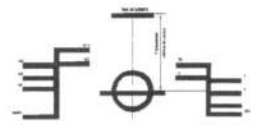


ES COPIA

- 170 -

La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce, para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará la concesión que corresponde, para cargar en agua dulce, sobre las otras líneas de carga para madera. f) La línea de carga en agua dulce, para el transporte de madera en cubierta, en al zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada MTD, y dispuesta hacia proa de la línea vertical. **(Figura 3)** 	La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce, para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará el permiso de agua dulce; **f)** La línea de carga en agua dulce, para el transporte de madera en cubierta, en al zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada ***MTD*** y dispuesta hacia proa de la línea vertical.
5) Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, o la naturaleza del servicio del mismo, o los límites asignados a sus zonas de navegacion hagan inaplicables alguna o algunas de ellas. 6) Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo, de manera que la línea de carga se marca al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponde al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Convenio, no necesitará marcarse más que la línea de carga de agua dulce. 7) En los barcos de vela solo será necesario marcar las líneas de carga de agua dulce y de Atlántico Norte invierno, como se indica en la Fig. 4. **(Figura 4)** 	**5)** Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, la naturaleza del servicio del mismo o los límites asignados a sus zonas de navegación hagan inaplicables alguna de ellas. **6)** Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo, de manera que la línea de carga se marque al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponda al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Protocolo, no necesitará marcarse más que la línea de carga en agua dulce. 7) Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará ***I.***
8) Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará 1. 9) Las líneas de carga adicionales exigidas por otros Convenios internacionales en vigor, podrán marcarse en ángulo recto dirigidas hacia popa de la línea vertical indicada	**8)** Las líneas de carga adicionales/alternativas exigidas por otros convenios internacionales en vigor, podrán marcarse en ángulo recto dirigidas hacia popa de la línea vertical indicada en el párrafo 1).

fs. 100

en el párrafo 1) de esta regla.	 **Figura 6.1** – *Marca de líneas de carga y líneas que se usaran con esta marca.*  P88 **Figura 6.2** – *Marca de líneas de carga para madera y líneas que se usaran con esta marca.*
Regla 7 *Marca de la Autoridad asignadora del francobordo* La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de unos 115 milímetros (4 y media pulgadas) de altura y 75 milímetros (3 pulgadas) de anchura. **Regla 8** *Detalles de las marcas* l anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con este objeto. **Regla 9** *Comprobación de las marcas* El Certificado Internacional de Francobordo, 1966, no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 13 del presente Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del barco.	**Regla 7** *Marca de la Autoridad asignadora del francobordo* La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de unos 115 mm de altura y 75 mm de anchura. **Regla 8** *Detalles de las marcas* El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con este objeto. **Regla 9** *Comprobación de las marcas* El Certificado Internacional de Francobordo no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del buque.

CAPITULO II. *CONDICIONES DE ASIGNACION DEL FRANCOBORDO* **Regla 10** *Información que deberá suministrarse al Capitán* 1) El capitán de todo buque nuevo deberá recibir suficiente información, en la forma aprobada, que le permita disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisible, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo considere la Administración que es innecesario. 2) El capitán de todo buque nuevo que no esté ya provisto de información sobre la estabilidad en virtud de un Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, en vigor, deberá recibir la información suficiente en una forma aprobada, para asesorarle adecuadamente respecto a la estabilidad del buque en las diferentes condiciones de servicio, y se deberá también proporcionar una copia de la misma a la Administración.	**CAPITULO II** *CONDICIONES DE ASIGNACION DEL FRANCOBORDO* **Regla 10** *Información que deberá suministrarse al Capitán* 1) El capitán de todo buque nuevo deberá recibir información para disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisible, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo la Administración considere que es innecesario. 2) Se facilitará información al capitán de una forma aprobada por la Administración o una organización reconocida. Se llevará a bordo en todo momento información relativa a la estabilidad e información relativa a la carga también relacionada con la resistencia del buque cuando se requiera en virtud de lo estipulado en el párrafo 1), con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración. 3) El buque que, al término de su construcción, no tenga que ser objeto de una prueba de estabilidad en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que este en vigor: a) será sometido a dicha prueba con objeto de determinar su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad en rosca; b) quedará exento, si la Administración lo aprueba, de dicha prueba de estabilidad al termino de su construcción, a condición de que se disponga de datos básicos proporcionados por la prueba de estabilidad realizada con un buque gemelo y se demuestre, de un modo que la Administración juzgue satisfactorio, que con esos datos básicos es posible obtener información de garantía acerca de la estabilidad del buque; c) si la Administración decide que la realización de una prueba de estabilidad no es practicable o segura, o produce resultados inadecuados debido a las proporciones, medios, resistencia o forma del casco específicos de un buque, se podrán determinar las características del buque en rosca mediante un calculo detallado del peso, confirmado por un reconocimiento del buque en rosca; d) llevara a bordo, a disposición del capitán, toda la información* que sea necesaria para poder obtener por procedimientos rápidos y sencillos una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en todas las condiciones de servicio normal que quepa esperar; y e) llevara a bordo en todo momento la información aprobada relativa a su estabilidad, con los justificantes de que esa información ha sido aprobada por la Administración. 4) Si un buque experimenta alteraciones que afecten materialmente a la información facilitada al capitán sobre la estabilidad o la carga, se hará llegar a este información con las oportunas correcciones. Si es necesario, el buque será sometido a una prueba de estabilidad.
Regla 11 *Mamparos extremos de las superestructuras* Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán ser de *construcción eficiente* y considerarse adecuados por la Administración.	**Regla 11** *Mamparos extremos de las superestructuras* Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán tener un nivel de resistencia aceptable.

- 173 -

~~fs 100~~
fs 101

Regla 12 *Puertas* 1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanqueidad a la intemperie de estas puertas, estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo. 2) Excepto cuando se disponga de otra forma en este Anexo, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de la superestructuras cerradas será por lo menos de 380 milímetros (15 pulgadas) sobre la cubierta.	**Regla 12** *Puertas* 1) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanquidad a la intemperie de estas puertas estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo. 2) A menos que la Administración disponga otra cosa, las puertas se abrirán hacia fuera para dar una protección adicional contra el impacto del mar. 3) Excepto cuando se disponga otra cosa en estas reglas, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de las superestructuras cerradas será por lo menos de 380 mm sobre la cubierta. 4) Se evitara la instalación de umbrales desmontables. No obstante, a fin de facilitar las operaciones de carga y descarga de piezas de respeto pesadas u otras piezas análogas, se podrán instalar umbrales desmontables con las siguientes condiciones: a) los umbrales se instalaran antes de que el buque zarpe; y b) llevaran frisas y pernos pasantes próximos entre si.
Regla 13 *Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores* Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamiento de escotillas, bajadas y ventiladores: Emplazamiento de Clase 1 Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras, a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del barco a partir de la perpendicular de proa. Emplazamiento de Clase 2 Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del barco a partir de la perpendicular de proa.	**Regla 13** *Emplazamiento de las escotillas, bajadas y ventiladores* Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamiento de escotillas, bajadas y ventiladores: Emplazamiento de Clase 1 Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa. Emplazamiento de Clase 2 Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo. Sobre cubiertas expuestas de superestructuras a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del buque a partir de la perpendicular de proa y que se encuentre al menos a dos alturas normales de superestructura por encima de la cubierta de francobordo.
Regla 14 *Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas* 1) La construcción y los medios para asegurar la estanqueidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por las reglas 15 y 16 de este Anexo. 2) Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructuras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.	**Regla 14** *Escotillas de carga y otras escotillas o aberturas* 1) La construcción y los medios para asegurar la estanqueidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por la regla 16, a menos que la aplicación de la regla 15 a tales escotillas sea concedida por la Administración. 2) Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructuras deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.

Regla 15

Escotillas cerradas por cuarteles móviles y cuya estanqueidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

Brazolas

1) Las brazolas de escotillas cerradas por cuarteles móviles y hechas estancas a la intemperie por encerados y llantas, deberán ser de construcción sólida, y su altura sobre cubierta será al menos la siguiente:

600 milímetros (23½ pulgadas) si están en emplazamientos de clase 1.

400 milímetros (17½ pulgadas) si están en emplazamientos de clase 2.

Cuarteles de escotilla

2)La anchura de cada una de las superficies de soporte para los cuarteles de escotilla será, al menos, de 65 milímetros (2,½ pulgadas).

3)Cuando los cuarteles sean de madera, el espesor neto será, al menos, de 60 milímetros (2 3/8 pulgadas) para luces no mayores de 1,5 metros (4,9 pies).

4)Cuando los cuarteles sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no inferiores a 1,75 toneladas métricas por metro cuadrado (358 libras por pie cuadrado) para las escotillas en emplazamientos de clase 1, y no menores de 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) para las escotillas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 4,25 no deberá exceder de la carga mínima de rotura del material. Deberán estar proyectados de modo que la deflexión no sea mayor de 0,0028 multiplicado por la distancia entre apoyos.

5) Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 podrán reducirse a 1 tonelada métrica por metro cuadrado (205 libras por pie cuadrado) para buques de 24 metros (79 pies) de eslora, y no serán menores de 1,75 toneladas métricas por metro cuadrado (358 libras por pie cuadrado) para buques de 100 metros (328 pies) de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2 podrán reducirse a 0,75 toneladas métricas por metro cuadrado (154 libras por pie cuadrado) y 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación linear.

Baos de escotilla móviles

6) Cuando los baos de escotilla móviles destinados a soportar los Cuarteles de las mismas sean de acero dulce, la resistencia se

Regla 14-1

Brazolas de escotilla

1) Las brazolas de escotillas deberán ser de construcción sólida de acuerdo con su emplazamiento, y su altura sobre cubierta será como mínimo la siguiente:

a) 600 mm si están en emplazamientos de clase 1; y

b) 450 mm si están en emplazamientos de clase 2.

2) En el caso de las escotillas que cumplen lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 5), la altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse totalmente las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello, sea cual fuere el estado de la mar.

Regla 15

Escotillas cerradas por tapas móviles y cuya estanquidad a la intemperie esté asegurada por encerados y llantas

Tapas de escotilla

1) La anchura de cada una de las superficies de soporte para las tapas de escotilla será, al menos, de 65 mm.

2) Cuando las tapas sean de madera, el espesor, neto será, al menos, de 60 mm para luces no mayores de 1,5 m.

3) Cuando las tapas sean de acero dulce la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,25 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de modo que la deflexión no sea mayor de 0,0056 multiplicado por la distancia entre apoyos.

Galeotas

4) Cuando las galeotas destinadas a soportar las tapas de escotilla sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no menores de 3,5 t/m^2 en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menores de 2,6 t/m^2 en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán estar proyectadas de forma que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la distancia entre apoyos.

5) Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 podrán reducirse a 2 t/m^2 para buques de 24 m de eslora, y no serán inferiores a 3,5 t/m^2 para buques de 100m de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de clase 2 podrán reducirse a 1,5 t/m^2 y 2,6 t/m^2, respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Tapas "pontón"

6) Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en lugar de galeotas y tapas, la resistencia se calculará de conformidad con lo prescrito en la regla 16, párrafos 2) a 4), y el producto del esfuerzo máximo así calculado, por el factor 1,47 no deberá exceder de la resistencia mínima del límite superior de elasticidad del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0044 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6 mm.

- 175 -

ts 101
fs. 102

calculará con cargas supuestas no menores de 1,75 toneladas métricas por metro cuadrado (358 libras por pie cuadrado) en escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menos de 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) en escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 5 no deberá exceder de la carga mínima de rotura del material. Deberán estar proyectados de forma que la deflexión bajo estas cargas no sea mayor de 0,0022 multiplicado por la distancia entre apoyos. Para buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) serán aplicables las prescripciones del párrafo 5) de esta regla. *Tapas pontón* 7) Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en, lugar de baos móviles y cuarteles, la resistencia se calculará con las cargas supuestas dadas en el párrafo 4 de esta regla, y el producto del esfuerzo máximo así calculado, por el factor 5, no deberá exceder la carga mínima de rotura del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0022 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de, espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6, milímetros (0,24 pulgadas). Para buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) son aplicables las prescripciones del párrafo 5) de esta regla. 8) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración. *Apoyos o tinteros* 9) Los apoyos o tinteros para baos de escotilla serán de construcción sólida y deberán asegurar la colocación y fijación eficaces de los baos. Cuando se utilicen baos de corredera, la disposición adoptada deberá asegurar su . adecuada colocación cuando la escotilla esté cerrada. *Galápagos* 10)Los galápagos deberán ajustarse a la pendiente de las cuñas. Serán al y menos de 65 milímetros (2,5 pulgadas) de anchura e irán espaciados no, más de 600 milímetros (23,121 pulgadas) de centro a centro; los galápagos dispuestos a lo largo de cada banda, o en los extremos de las escotillas no estarán a más de 150 milímetros (6 pulgadas) de las esquinas de las escotillas. *Llantas y cuñas* 11)Las llantas y cuñas serán sólidas y estarán en buen estado. Las cuñas serán de madera dura o de otro material equivalente. Deberán tener una pendiente no mayor de 1: 6 y el espesor en la punta no será inferior a 13 milímetros (½ pulgada). *Encerados* 12)Se dispondrán al menos dos espesores de encerado en buenas condiciones para cada escotilla situada en emplazamientos de las clases 16 2, Los encerados serán perfectamente estancos y de resistencia suficiente. Serán de un material de peso y calidad mínimos aprobados. *Fijación de los cuarteles de escotilla* 13)Para todas las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 se dispondrán barras de acero u otros medios equivalentes con objeto de fijar de manera eficaz e independiente cada uno de los cuarteles de escotilla, despues	7) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración. ***Apoyos o tinteros*** 8) Los apoyos o tinteros para galeotas serán de construcción sólida y deberán asegurar la colocación y fijación eficaces de las galeotas. Cuando se utilicen galeotas de corredera, la disposición adoptada deberá asegurar su adecuada colocación cuando la escotilla esté cerrada. ***Galápagos*** 9) Los galápagos deberán sujetarse a la pendiente de las cuñas. Serán al menos de 65 mm de anchura e irán espaciados no más de 600 mm de centro a centro; los galápagos dispuestos a lo largo de cada banda, o en los extremos de las escotillas no estarán a más de 150 mm de las esquinas de las escotillas. ***Llantas y cuñas*** 10) Las llantas y cuñas serán sólidas y estarán en buen estado. Las cuñas serán de madera dura o de otro material equivalente. Deberán tener una pendiente no mayor de 1: 6 y el espesor en la punta no será inferior a 13 mm. ***Encerados*** 11) Se dispondrán al menos dos capas de encerado en buenas condiciones para cada escotilla situada en emplazamientos de las clases 1 ó 2. Los encerados serán perfectamente estancos y de resistencia suficiente. Serán de un material de peso y calidad mínimos aprobados. ***Fijación de las tapas de escotilla*** 12) Para todas las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 se dispondrán barras de acero u otros medios equivalentes con objeto de fijar de manera eficaz e independiente cada una de las tapas de escotilla, después de haber colocado las llantas de los encerados. Las tapas de escotilla de más de 1,5 m de longitud deberán fijarse al menos por dos de tales dispositivos de sujeción. 

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

de haber colocado las llantas de los encerados. Los cuarteles de escotilla de más de 1,5 metros (4,9 pies) de longitud deberán fijarse al menos por dos de tales dispositivos de sujeción.

Regla 16

Escotillas cerradas por tapas estancas a la intemperie, de acero u otro material equivalente, dotadas de frisas y trincas

Brazolas de escotilla

1) En los emplazamientos de las clases 1 y 2, la altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla provistas de tapas estancas a la intemperie, de acero u otro material equivalente, dotadas de frisas y trincas, deberán cumplir las prescripciones especificadas en la regla 15 1) La altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello en cualquier estado de la mar. Cuando se dispongan brazolas, deberán ser de construcción sólida.

Tapas estancas a la intemperie

2) Cuando las tapas estancas a la intemperie sean de acero dulce, la resistencia deberá calcularse suponiendo cargas no inferiores a 1,75 toneladas métricas por m² (358 libras por pie cuadrado) sobre escotillas situadas en emplazamientos de clase 1, y no inferiores a 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) sobre escotillas situadas en emplazamientos de clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 4,25 no deberá exceder de la carga mínima de rotura del material. Deberán estar proyectadas de manera que la deflexión con esta carga no supere 0,0028 veces la distancia entre apoyos. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no deberán ser de espesor inferior a un uno por ciento de la distancia entre refuerzos y nunca menor de 6 milímetros (0,24 pulgadas). Las disposiciones de la regla 15 5) se aplicarán a los buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) de eslora.

3) La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales diferentes del acero dulce será equivalente a la de las tapas de acero dulce, en forma que satisfaga a este respecto a la

Regla 16

Escotillas cerradas por tapas estancas de acero u otros materiales equivalentes

1) Todas las escotillas en emplazamientos de clase 1 y de clase 2 estarán provistas de tapas de acero u otro material equivalente. Salvo por lo dispuesto en la regla 14 2), tales tapas serán estancas a la intemperie y estarán dotadas de frisas y trincas. Los medios empleados para asegurar y mantener la estanquidad a la intemperie serán satisfactorios a juicio de la Administración. Las disposiciones tomadas permitirán asegurar que la estanquidad se mantiene sea cual fuere el estado de la mar, y con este fin se exigirán pruebas de estanquidad en el reconocimiento inicial, y también se podrán exigir en los reconocimientos anuales o de renovación, o a intervalos más cortos.

Cargas mínimas de proyecto de las tapas de escotilla

2) Para buques de eslora igual o superior a 100 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectarán para una carga debida a las olas en la perpendicular de proa, calculada a partir de la siguiente ecuación:

Carga = $5 + (L_H - 100)a$ en t/m²

siendo

L_H L para los buques de eslora igual o inferior a 340 m pero no inferior a 100m;

L la eslora del buque (en metros), definida en la regla 3;

L_H equivalente a 340 m en el caso de buques de mas de 340 m de eslora;

a se indica en la tabla 16.1,

y se reducirán linealmente a 3,5 t/m² en el extremo de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, tal y como se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada para cada tapa de escotilla se determinará conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 3,5 t/m²

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 2,6 t/m²

d) Cuando una escotilla situada en emplazamientos de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrán proyectar para una carga de 3,5 t/m²

Tabla 16.1

	a
Buques de francobordo asignado del tipo B	0,0074
Buques a los que se les ha asignado francobordo reducido mediante las reglas 27 9) o 10)	0,0363

3) Para buques de eslora igual a 24 m

a) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1 en la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque se proyectaran para una carga debida a las olas de 2,43

~~Fs 102~~
Fs 103

Administración.

Medios empleados para medir la estanqueidad a la intemperie

4) Los medios empleados para asegurar y mantener la estanqueidad a la intemperie deberán satisfacer las prescripciones de la Administración. Las disposiciones tomadas deberán asegurar que la estanqueidad se mantenga sea cual fuere el estado de la mar y con este fin se exigirán en la inspección inicial pruebas de estanqueidad que podrán ser también exigidas en las visitas periódicas, en las inspecciones anuales o a intervalos más frecuentes.

Regla 17

Aberturas de los espacios de maquinaria

1) Las aberturas de los de máquinas, situadas en emplazamientos

t/m^2 en la perpendicular de proa y se reducirán linealmente a 2 t/m^2 al final de la zona de proa correspondiente a un cuarto de la eslora del buque, según se indica en la tabla 16.2. La carga de proyecto utilizada en cada tapa de escotilla se determinara conforme al emplazamiento de su punto medio.

b) Para todas las demás tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 1, la carga proyectada será de 2 t/m^2

c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de clase 2 se proyectarán para una carga de 1,5 t/m^2

d) Cuando una escotilla situada en un emplazamiento de clase 1 se encuentre al menos a una altura normal de superestructura por encima de la cubierta de francobordo, se la podrá proyectar para una carga de 2 t/m^2

4) Para buques de eslora entre 24 y 100 m, y para emplazamientos entre la perpendicular de proa (FP) y 0,25 L, la carga debida a las olas se obtendrá por interpolación lineal según se indica en la tabla 16.2.

Tabla 16.2

	Posición longitudinal		
	FP	0,25L	A popa de 0,25L
L > 100 m			
Cubierta de francobordo	Ecuación en 16 2) a)	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
Cubierta de superestructura	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L = 100 m			
Cubierta de francobordo	5 t/m^2	3,5 t/m^2	3,5 t/m^2
Cubierta de superestructura	3,5 t/m^2		2,6 t/m^2
L = 24 m			
Cubierta de francobordo	2,43 t/m^2	2 t/m^2	2 t/m^2
Cubierta de superestructura	2 t/m^2		1,5 t/m^2

5) Todas las tapas de escotilla se proyectaran de modo que:

a) el producto del esfuerzo máximo determinado conforme a las cargas antedichas por el factor 1,25 no exceda de la resistencia mínima del limite superior de elasticidad, del material en tensión y la resistencias critica al pandeo del material en comprensión,

b) la deflexión no sea superior a 0,0056 veces la distancia entre apoyos;

c) las planchas de acero que formen la parte superior de las tapas no tengan un espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos, o a 6 mm, si este valor es mayor; y

d) se incorpore un margen de corrosión adecuado.

Medios para asegurar la estanquidad a la intemperie

6) Los medios empleados para asegurar y mantener la estanquidad a la intemperie que no sean frisas y trincas deberán ser satisfactorios a juicio de la Administración.

7) Las tapas de escotilla que descansen en brazolas se mantendrán en su posición cerrada mediante dispositivos capaces de soportar las cargas que actúen horizontalmente sea cual fuere el estado de la mar.

Regla 17

Aberturas de los espacios de máquinas

1) Las aberturas de los espacios de máquinas situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 estarán dotadas de marcos

de las clases 1 ó 2 deberán dotarse de marcos adecuados y estar en erradas eficazmente por una construcción de acero de resistencia ampliamente suficiente; cuando estas construcciones no estén protegidas por otras estructuras, deberá estudiarse especialmente su resistencia. Las aberturas de acceso en estas construcciones deberán estar dotadas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12, l), debiendo ser sus umbrales de una altura mínima de 600 milímetros (23½ pulgadas) sobre cubierta, si están colocadas en emplazamientos de clase 1, y al menos de 380 milímetros (15 pulgadas) sobre cubierta, si están en emplazamientos de clase 2. Las demás aberturas existentes en estas construcciones deberán dotarse de tapas equivalentes fijadas de manera permanente en la posición adecuada.	adecuados y encerradas eficazmente por una construcción de acero de resistencia ampliamente suficiente; cuando estas construcciones no estén protegidas por otras estructuras, se estudiará especialmente su resistencia. Las aberturas de acceso en estas construcciones estarán dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12 1), debiendo ser sus umbrales de una altura mínima de 600 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 1, y al menos de 380 mm sobre cubierta si están en emplazamientos de clase 2. Las demás aberturas existentes en estas construcciones deberán dotadas de tapas equivalentes fijadas de manera permanente en la posición adecuada.
2) Las brazolas de los guardacalores de calderas, de las chimeneas, o de los ventiladores de máquinas, situadas en puntos expuestos sobre la cubierta de francobordo o de superestructuras, deberán estar dispuestas a la mayor altura posible y razonable sobre cubierta. Las aberturas de los guardacalores de calderas deberán estar dotadas de tapas sólidas de acero o de otro material equivalente, fijadas de manera permanente en sus posiciones adecuadas, y susceptibles de ser trincadas en forma estanca a la intemperie.	2) En el caso de los guardacalores de máquinas que no estén protegidos por otras estructuras, se exigirán puertas dobles, (es decir, puertas internas y externas que se ajusten a lo dispuesto en la regla 12 1)), en los buques con un francobordo asignado inferior a los que figuran en la tabla 28.2 de la regla 28. S(dispondrá un umbral interno de 230 mm, además del umbral externo de 600 mm. 3) Las brazolas de los guardacalores de calderas, de las chimeneas o de los ventiladores de máquinas, situadas en puntos expuestos sobre la cubierta de francobordo o la cubierta de superestructuras, deberán estas dispuestas a la mayor altura posible y razonable sobre cubierta. En general, los ventiladores necesarios para la ventilación continua del espacio de maquinas dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie. Los ventiladores necesarios para la ventilación continua de la sala del generador de emergencia, si se considera que esta tiene flotabilidad en los cálculos de estabilidad, o que protege las aberturas de acceso al nivel inferior, dispondrán de brazolas de una altura suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla 19 3) sin tener que instalar dispositivos de cierre estancos a la intemperie. 4) Cuando, por motivo del tamaño y la disposición del buque, esto no sea viable, la Administración podrá permitir brazolas de menor altura, dotadas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de conformidad con lo dispuesto en la regla 19 4), para el espacio de maquinas y para la sala del generador de emergencia, en combinación con otros medios apropiados que garanticen una ventilación ininterrumpida y adecuada de estos espacios. 5) Las aberturas de los guardacalores de calderas estarán dotadas de tapas sólidas de acero u otro material equivalente, fijadas de manera permanente en sus posiciones adecuadas y susceptibles de ser trincadas en forma estanca a la intemperie.
Regla 18 *Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras* 1) Los registros y portas a ras de cubierta situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2 o dentro de superestructuras que no sean cerradas, deberán cerrarse por tapas sólidas que puedan hacerse estancas. Deberán estar fijadas de manera permanente, a menos que estén sujetas por pernos próximos entre sí.	**Regla 18** *Aberturas diversas en las cubiertas de francobordo y de superestructuras* 1) Los registros y portas a ras de cubierta situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2 o dentro de superestructuras que no sean cerradas, se cerrarán con tapas sólidas que puedan hacerse estancas. Las tapas estarán fijadas de manera permanente, a menos que estén sujetas por pernos próximos entre sí.
2) Las aberturas en las cubiertas de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios, de máquinas, registros y portas a ras de cubierta, deberán protegerse por una	2) Las aberturas en las cubiertas de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios, de máquinas, registros y portas a ras de cubierta, estarán protegidas por una superestructura cerrada o por una caseta o tambucho de resistencia y estanquidad

~~Fs 103~~
Fs. 104

superestructura cerrada, o por una caseta o tambucho de resistencia y estanqueidad a la intemperie equivalentes. Cualquiera de estas aberturas situadas en la parte expuesta de una cubierta de superestructura, o en la parte superior de una caseta situada sobre la cubierta de francobordo y que dé acceso a un espacio bajo la cubierta de francobordo o dentro de una superestructura cerrada, deberá estar protegida por una caseta o un tambucho eficaces. Los accesos de estas casetas o tambucho estarán dotados de puertas que cumplan con las prescripciones de la regla 12 1).	a la intemperie equivalentes. Igualmente, cualquiera de estas aberturas situadas en la parte expuesta de una cubierta de superestructura, o en la parte superior de una caseta situada sobre la cubierta de francobordo y que dé acceso a un espacio bajo la cubierta de francobordo o dentro de una superestructura cerrada, estará protegida por una caseta o un tambucho eficaces. Las salidas de tales tambuchos o casetas que conduzcan o den acceso a escaleras que lleven a niveles inferiores, estarán dotados de puertas conformes con la regla 12 1). De lo contrario, si las escaleras situadas dentro de una caseta, están cerradas por tambuchos de construcción sólida dotados de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 1), no será necesario que la puerta exterior sea estanca a la intemperie.
3) En los emplazamientos de clase 1, la altura sobre cubierta de los umbrales de los accesos a los tambuchos será al menos de 600 milímetros (23½ pulgadas). En los de clase 2, deberá ser al menos de 300 milímetros (15 pulgadas).	3) Las aberturas en el techo de una caseta situada sobre una cubierta sobre una cubierta de saltillo o una superestructura de altura inferior a la normal y que tenga una altura igual o superior a la altura normal de un alcázar se dotarán de un medio de cierre aceptable, pero no será necesario que estén protegidas por una caseta o un tambucho eficaces, de acuerdo con la definición de la regla, a condición de que la altura de la caseta sea como mínimo igual a la altura normal de una superestructura . Este mismo criterio podrá aplicarse a las aberturas en el techo de una caseta de altura inferior a la altura normal de una superestructura. 4) En los emplazamientos de clase 1, la altura sobre cubierta de los umbrales de los accesos a los tambuchos será al menos de 600 mm. En los de clase 2, será al menos de 380 mm. 5) Si se dispone de un medio de acceso desde la cubierta situada encima, en lugar de un medio de acceso desde la cubierta de francobordo, de conformidad con la regla 3 10) b), la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a un puente o a una toldilla será de 380 mm. Esto también será aplicable a las casetas situadas en la cubierta de francobordo. 6) Si no se dispone de un medio de acceso desde arriba, la altura de los umbrales de las puertas que dan acceso a una caseta situada en la cubierta de francobordo será de 600 mm. 7) Si los dispositivos de cierre de las aberturas de acceso de las superestructuras y casetas no corresponden a lo estipulado en la regla 12 1), se considerará que las aberturas interiores de la cubierta están expuestas (es decir, situadas en la cubierta expuesta).
Regla 19 *Ventiladores* 1) Los ventiladores situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2, correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o bajo cubiertas de superestructuras cerradas, deberán tener brazolas de acero o de otro material equivalente, de construcción sólida y unidas eficazmente a cubierta. Cuando la altura de la brazola de cualquier ventilador sea mayor de 900 milímetros (35½ pulgadas) deberá reforzarse de manera especial.	**Regla 19** *Ventiladores* 1) Los ventiladores situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2, correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o bajo cubiertas de superestructuras cerradas, tendrán brazolas de acero u otro material equivalente, de construcción sólida y unidas eficazmente a la cubierta. Los ventiladores situados en un emplazamiento de la clase 1 tendrán brazolas de una altura mínima de 900 mm por encima de la cubierta; en un emplazamiento de la clase 2, la altura mínima de las brazolas de cualquier ventilador sea mayor de 900 mm, se la reforzará de manera especial.
2) Los ventiladores que pasen a través de superestructuras que no sean cerradas, deberán tener brazolas de construcción sólida, de acero u otro material equivalente, en la cubierta de francobordo.	2) Los ventiladores que pasen a través de superestructuras que no sean cerradas tendrán brazolas de construcción sólida, de acero u otro material equivalente, en la cubierta de francobordo.
3) Los ventiladores situados en emplazamientos de clase 1, cuyas brazolas se extiendan a más de 4½ metros (14,8 pies) por encima	3) Los ventiladores situados en emplazamientos de clase 1, cuyas brazolas se extiendan a más de 4,5 m por encima de la cubierta, y

de la cubierta, y en emplazamientos de la clase 2, con brazolas de altura mayor de 2, 3 metros (7,5 pies) por encima de la cubierta, no necesitarán estar dotados de dispositivos de cierre, a menos que se requiera de manera específica por la Administración.	en emplazamientos de clase 2, con brazolas de altura mayor de 2,3 m por encima de la cubierta, no necesitarán estar dotados de dispositivos de cierre, a menos que se requiera de manera específica por la Administración.
4) Excepto en los casos previstos en el párrafo 3) de esta Regla, las aberturas de los ventiladores deberán estar provistas de dispositivos eficaces de cierre estancos a la intemperie. En los buques de eslora no mayor de 100 metros (328 pies), los dispositivos de cierre deberán estar sujetos de forma permanente; en los demás buques, cuando no estén dispuestos de esta forma, deberán estibarse adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados. Los ventiladores situados en emplazamientos de clase 1, deberán tener brazolas de una altura de 900 milímetros (35½ pulgadas) como mínimo por encima de la cubierta; en los emplazamientos de clase 2, las brazolas serán de una altura mínima de 760 milímetros (30 pulgadas) sobre cubierta.	4) Excepto en los casos previstos en el párrafo 3), las aberturas de los ventiladores estarán provistas de dispositivos de cierre estancos a la intemperie de acero u otro material equivalente. En los buques de eslora no superior a 100 m, los dispositivos de cierre estarán sujetos de forma permanente; en los demás buques, cuando no estén dispuestos de esta forma, se estibarán adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados.
5) En lugares expuestos, la Administración podrá exigir que se aumente la altura de las brazolas.	5) En lugares expuestos, la altura de las brazolas podrá incrementarse en la medida que la Administración juzgue satisfactoria.
Regla 20 *Tubos de aireación de tanques* Cuando los tubos de aireación de los tanques de lastre y de otros tanques, se prolonguen por encima de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, las partes expuestas de los mismos deberán ser de construcción sólida; su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda penetrar a espacios inferiores, será al menos de 760 milímetros (30 pulgadas) en la cubierta de francobordo y 450 milímetros (17½ pulgadas) en la cubierta de superestructuras. Cuando estas alturas puedan estorbar la maniobra del buque se podrá admitir una altura menor, siempre que la Administración quede satisfecha de que los dispositivos de cierre y las causas aducidas lo justifiquen. Deberán disponerse medios adecuados de cierre, sujetos de manera permanente, para cerrar las aberturas de los tubos de aireación de tanques.	**Regla 20** *Tubos de aireación* 1) Cuando los tubos de aireación de los tanques de lastre y de otros tanques se prolonguen por encima de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, las partes expuestas de los mismos serán de construcción sólida; su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda penetrar a espacios inferiores, será al menos de 760 mm en la cubierta de francobordo y 450 mm en la cubierta de superestructuras. 2) Cuando estas alturas puedan estorbar la maniobra del buque, se podrá admitir una altura menor, siempre que la Administración quede satisfecha de que los dispositivos de cierre y otras circunstancias lo justifican. 3) Los tubos de aireación contarán con dispositivos de cierre automático. 4) En los buques tanque se podrán aceptar válvulas de presión y vacío.
Regla 21 *Portas de carga y aberturas análogas* 1) Las portas de carga y otras aberturas análogas en los costados de los buques, situadas por debajo de la cubierta de francobordo, deberán estar dotadas de puertas proyectadas de tal forma que aseguren una estanqueidad a la intemperie y una integridad estructural equivalentes a las de las planchas del forro que las rodea. El número de tales aberturas será el mínimo compatible con el tipo y el servicio normal del buque. 2) A menos que lo autorice la Administración, el borde inferior de estas aberturas no deberá estar por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior coincida con el borde superior de la línea de carga más elevada.	**Regla 21** *Portas de carga y aberturas análogas* 1) Las portas de carga y otras aberturas análogas en los costados de los buques, situadas por debajo de la cubierta de francobordo, estarán dotadas de puertas proyectadas de tal forma que aseguren la misma estanqueidad a la intemperie y la misma integridad estructural que las de las planchas del forro que las rodea. Salvo que la Administración disponga otra cosa, estas aberturas se abrirán hacia fuera. El número de tales aberturas será el mínimo compatible con el tipo y el servicio normal del buque. 2) Salvo que la Administración disponga otra cosa, el borde inferior de las aberturas a que se hace referencia en el párrafo 1) no deberá estar por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior se halle como mínimo 230 mm por encima del borde superior de la línea de carga más elevada. 3) Cuando se acepte que las portas de carga y otras aberturas análogas tengan su borde inferior por debajo de la línea

especificada en el párrafo 2), se tomarán medidas suplementarias para mantener la estanquidad.

4) La instalación de una segunda puerta de resistencia y estanquidad equivalentes constituye una medida aceptable. Se instalará un dispositivo de detección de fugas en el compartimiento situado entre las dos puertas. Dicho compartimiento estará provisto de medios de desagüe hacia las sentinas regulados por una válvula de cierre a rosca de fácil acceso. La puerta exterior se abrirá hacia fuera.

5) La disposición de las puertas de proa y sus puertas interiores, de las puertas laterales y las puertas de popa y de sus medios de sujeción cumplirán las prescripciones de una organización reconocida, o las normas nacionales aplicables de la Administración que garanticen un grado de seguridad equivalentes.

Regla 22

nbornales, aspiraciones y descargas

1) Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacio; situados bajo la cubierta de francobordo como las que procedan de espacios situados dentro de superestructuras y casetas sobre la cubierta de francobordo, dotadas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12, deberán estar provistas de medios eficaces y accesibles para evitar la entrada de agua en el buque. Normalmente, cada una de las descargas deberá tener una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo. Sin embargo, cuando la distancia vertical desde la flotación en carga de verano hasta el extremo interior del tubo de descarga exceda de 0,01 L, la descarga podrá tener 2 válvulas automáticas de retención sin medios directos de cierre, siempre que la válvula interior sea siempre accesible para ser inspeccionada en condiciones de servicio; cuando esta distancia vertical exceda de 0,02 L, podrá aceptarse una sola válvula automática de retención, sin medios directos de cierre, siempre que esto sea aprobado por la Administración. Los medios para maniobrar la válvula de accionamiento directo deberán ser fácilmente accesibles e irán provistos de un indicador para conocer si la válvula está abierta o cerrada.

2) En los espacios de maquinaria tripulados, las aspiraciones y descargas al mar, principales y auxiliares, que sirvan para el funcionamiento de la maquinaria, podrán accionarse localmente. Los controles serán fácilmente accesibles e irán provistos de indicadores para conocer si las válvulas están abiertas o cerradas.

3) Los imbornales y tubos de descarga procedentes de cualquier nivel, y que atraviesen el casco a más de 450 milímetros (17½ pulgadas) por debajo de la cubierta de francobordo, o a menos de 600 milímetros (23½ pulgadas) por encima de la flotación en carga de verano, deberán ir provistos de una válvula de retención en el casco. Esta válvula se podrá suprimir si el tubo es de

Regla 22

Imbornales, tomas y descargas

1) a) Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacio situados bajo la cubierta de francobordo como las procedentes de superestructuras y casetas situadas sobre la cubierta de francobordo y dotadas de puertas que satisfagan lo prescrito en la regla 12, estarán provistas, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 2), de medios eficaces y accesibles para evitar la entrada de agua en el buque. Normalmente, cada una de las descargas tendrá una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo. Cuando el extremo interior del tubo de descarga este situado como mínimo 0,01*L*, por encima de la línea de carga de verano, la descarga podrá tener dos válvulas automáticas de retención sin medios directos de cierre. Cuando esta distancia vertical exceda de 0,02*L* podrá aceptarse una sola válvula automática de retención sin medios directos de cierre. Los medios para maniobrar la válvula de accionamiento directo serán fácilmente accesibles e irán provistos de un indicador que muestre si la válvula esta abierta o cerrada.

b) Se podrá aceptar una válvula automática de retención y una válvula de compuerta regulables desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo en lugar de una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo.

c) Cuando se requieran dos válvulas automáticas de retención, la válvula interior será siempre accesible para someterla a examen en condiciones de servicio (es decir, dicha válvula estará siempre situada por encima del nivel de la línea de carga tropical). Si esto no es factible, la válvula interior no tendrá que estar situada por encima de la línea de carga tropical, siempre que se instale una válvula de compuerta regulable localmente entre las dos válvulas automáticas de retención.

d) cuando las descargas de aguas sucias y los imbornales atraviesen el forro en la zona de los espacios de maquinas, podrá aceptarse una válvula de cierre directo regulable localmente en el forro, además de una válvula interior de retención. Los mandos de las válvulas estarán situados en una posición fácilmente accesible.

e) La posición del extremo interior de las tuberías de descarga

espesor suficiente, a menos que sea exigida por el párrafo 1).

4) Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas de cubierta que no estén provistas de puertas que cumplan las prescripciones de la regla 12, deberán conducir al exterior del buque.

5) Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas, exigidos por esta regla, deberán ser de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No serán aceptables las válvulas de hierro fundido ordinario u otro material similar. Todos los tubos a los que se refiere esta regla, deberán ser de acero o de otro material equivalente que cumpla las prescripciones de la Administración.

se determinara en función de la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta cuando se asigne un francobordo para el transporte de madera en cubierta.
f) Las prescripciones relativas a las válvulas de retención solo son aplicables de las descargas que permanezcan abiertas durante el funcionamiento normal del buque. Para las descargas que tengan necesariamente que estar cerradas durante la navegación, podrá aceptarse una sola válvula de paso regulable desde la cubierta.
g) La tabla 22.1 indica la disposición aceptable de imbornales, tomas y descargas.

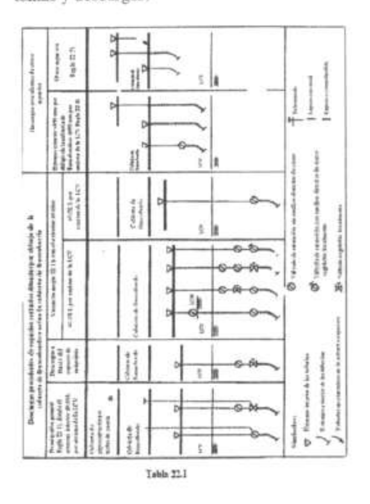


Tabla 22.1

2) Solo se permitirán los imbornales que atraviesen el forro exterior desde superestructura cerradas, utilizadas para el transporte de carga, en los casos en que, dado que el buque escore 5° a una u otra banda, el borde de la cubierta de francobordo no quede sumergido. En los demás casos se dirigirá el desagüe hacia el interior del buque de conformidad con las disposiciones vigente del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.
3) En los espacios de maquinas de dotación, las tomas y descargas al mar principales y auxiliares que sirvan para el funcionamiento de la maquinaria podrán regularse localmente. Los mandos serán fácilmente accesible e irán provistos de indicadores que muestren si las válvulas están abiertas o cerradas.
4) Los imbornales y tubos de descarga procedentes de cualquier nivel que atraviesen el forro a mas de 450 mm por debajo de la cubierta de francobordo, o a menos de 600 mm por encima de la línea de carga de verano, estarán provisto de una válvula de retención en el forro. Esta válvula se podrá suprimir si el tubo es de espesor suficiente, a menos que se exija en el párrafo 2) (véase el párrafo 7 *infra*).
5) Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas de cubierta que no estén provistas de puertas que cumplan lo prescrito en la regla 12 deberán conducir al exterior del buque.

Fs. 106

	6) Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas que prescribe esta regla serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No serán aceptables de válvulas de hierro fundido ordinario u otro material análogo. Todos los tubos a que se refiere esta regla serán de acero u otro material equivalente que sea satisfactorio a juicio de la Administración. 7) ***Imbornales y tubos de descarga*** a) Los imbornales y tubos de descarga que no tengan que ser de espesor considerable: i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 155 mm, el espesor no será inferior a 4,5 mm; ii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 230 mm, el espesor no será inferior a 6 mm. Los tamaños intermedios se determinaran por interpolación lineal. b) En los imbornales y tubos de descarga que tengan que ser de espesor considerable: i) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 80 mm, el espesor no será inferior a 7 mm; ii) si el diámetro exterior del tubo es igual o inferior a 80 mm, el espesor no será inferior a 10 mm; iii) si el diámetro exterior del tubo es igual o superior a 220 mm, el espesor no será inferior a 12,5 mm. Los tamaños intermedios se determinaran por interpolación lineal. **Regla 22-a** *Vertederos de basuras* 1) Es aceptable la instalación de dos válvulas de compuerta regulables desde la cubierta de trabajo del vertedero en lugar de la válvula de retención con medios directos de cierre accionables desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo, que cumplan las siguientes prescripciones: a) la válvula de compuerta inferior podrá regularse desde un emplazamiento situado por encima de la cubierta de francobordo. Se dispondrá de un sistema de enclavamiento entre las dos válvulas; b) el extremo interior estará situado por encima de la línea de flotación resultante de una escora de 8,5° a babor o a estribor con el calado correspondiente al francobordo de verano asignado, si bien no estará a menos de 1000 mm por encima de la línea de flotación de verano. Si el extremo interior se halla a mas de 0,01 L por encima de la línea de flotación de verano, no será necesario que se pueda regular la válvula desde la cubierta de francobordo, a condición de que la válvula de compuerta interior siempre sea accesible en las condiciones de servicio; y c) otra solución aceptable es sustituir las válvulas de compuerta superior e inferior por una tapa de bisagra estanca a la intemperie en el extremo interior del vertedero de basuras, con una trampilla de descarga. Entre la tapa y la trampilla se instalara un dispositivo de enclavamiento de modo que no pueda abrirse la trampilla de descarga hasta que se cierre la tapa. 2) Todo el vertedero, incluida la tapa, estará construido con un material de espesor considerable. 3) En los mandos de las válvulas de compuerta y/o en las tapas de bisagra podrá leerse claramente el siguiente aviso: "Manténgase cerrada cuando no se utilice".
	4) Si el extremo interior del vertedero queda por debajo de la

	cubierta de francobordo de un buque de pasaje, o de las líneas de flotación de equilibrio de un buque de carga al que se apliquen las prescripciones de estabilidad con avería: a) la tapa de bisagra/válvula del extremo interior será estanca; b) la válvula será una válvula de retención con cierre de rosca instalada en un lugar fácilmente accesible por encima de la línea de máxima carga; y c) la válvula de retención con cierre de rosca se regulara desde un lugar situado por encima de la cubierta de cierre y estará provista de un indicador de apertura/cierre. En el mando de la válvula podrá leerse claramente el aviso siguiente: "Manténgase cerrada cuando no se utilice". **Regla 22-2** *Tubos de gatera y cajas de cadenas* 1) Los tubos de gatera y las cajas de cadenas serán estancos hasta la cubierta expuesta a la intemperie. 2) Cuando se disponga de acceso, este estará cerrado mediante una tapa resistente que se sujetara con pernos próximos entre si. 3) Los tubos de gatera por los que pasan las cadenas de las anclas deberán disponer de dispositivos permanentes de cierre, para reducir al mínimo la entrada de agua.
Regla 23 *Portillos* 1) Los portillos correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o dentro de superestructuras cerradas, deberán estar dotados de tapas ciegas interiores con charnelas o bisagras eficientes dispuestas de manera que puedan cerrarse eficazmente y trincarse de forma estanca. 2) Ningún portillo deberá colocarse en posición tal que su borde inferior quede por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a 2, 5% de la manga B por encima de la línea de carga de verano (o la línea de carga de verano pera el transporte de madera en cubierta, si ha sido asignada), o a 500 milímetros (19½ pulgadas) si esta distancia es mayor. 3) Los portillos y sus vidrios, si los tienen, así como las tapas ciegas, deberán ser de construcción sólida y aprobada.	**Regla 23** *Portillos, ventanas y claraboyas* 1) Los portillos y las ventanas, así como los vidrios, tapas ciegas y tapas de lumbrera*(*Las tapas ciegas se colocan por dentro de las ventanas y portillos, en tanto que las tapas de lumbrera se colocan, siempre que sea posible el acceso, en la parte exterior de la ventana, y pueden ser desmontables o de bisagra), si dispone de ellas, serán de diseño aprobado y construcción sólida. No se admitirá el uso de marcos no metálicos. 2) Se entenderán por portillos las aberturas redondas u ovaladas cuya área no supere los 0,16 m^2 . Las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m^2 se consideraran ventanas. 3) Se entenderán por ventanas las aberturas de forma rectangular en general que tengan en cada esquina un radio proporcional al tamaño de la ventana, así como las aberturas redondas u ovaladas de área superior a 0,16 m^2. 4) Los portillos de los espacios siguientes estarán dotados de tapas ciegas interiores de bisagra: a) espacios situados por debajo de la cubierta de francobordo; b) espacios situados en el primer nivel de superestructuras cerradas; y c) casetas situados en el primer nivel de la cubierta de francobordo que protejan aberturas hacia niveles inferiores o que se consideren flotantes en los cálculos de estabilidad. Las tapas ciegas podrán cerrarse y fijarse de manera estanca si se encuentran por debajo de la cubierta de francobordo y de manera estanca a la intemperie si se encuentran por encima. 5) Los portillos no se instalaran de modo que su borde inferior se encuentre por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a una distancia igual al 2,5% de la manga *B*, o 500 mm si este valor es mayor, por encima d e la línea de carga de verano (o la líneas de carga de verano para el transporte de madera en cubierta que se haya asignado).

- 185 -

Fs. 107

6) Se colocaran portillos fijos, si los cálculos de estabilidad con avería indican que los portillos podrían quedar sumergidos en cualquier etapa intermedia de inundación o en la flotación final de equilibrio.

7) No se instalaran ventanas en los siguientes lugares:

a) por debajo de la cubierta de francobordo;

b) en los mamparos de extremo del primer nivel o en los costados de las superestructuras cerradas; y

c) en las casetas del primer nivel consideradas flotantes en los cálculos de estabilidad.

8) Los portillos y ventanas que se encuentren en el forro del costado en el segundo nivel, estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie si la superestructura protege un acceso directo a niveles inferiores o se considera flotante en los cálculos de estabilidad.

9) Los portillos y ventanas que se encuentren en mamparos laterales interiores con respecto al forro del costado en el segundo nivel y que protejan un acceso directo a los espacios situados en niveles inferiores que se indican en el párrafo 4), estarán provistos de tapas ciegas interiores de bisagra o, siempre que sea posible el acceso, de tapas de lumbrera exteriores permanentes que puedan cerrarse y fijarse de forma estanca a la intemperie.

10) En lugar de las tapas ciegas y tapas de lumbrera en los portillos y ventanas laterales, podrán aceptarse las puertas y mamparos de camarotes situados en el segundo nivel y superiores que separen los portillos y las ventanas de acceso directo a niveles inferiores o al segundo nivel que se considere dotado de flotabilidad en los cálculos de estabilidad.

11) Las casetas situadas en una cubierta de saltillo o en la cubierta de una superestructura de altura inferior a la normal podrán considerarse situadas en el segundo nivel por lo que respecta a las prescripciones relativas a las tapas ciegas, a condición de que la altura de la cubierta de saltillo o de la superestructura sea igual o superior a la altura normal de una cubierta de saltillo.

12) el espesor del vidrio de las claraboyas fijas o de las que se puedan abrir será el adecuado al tamaño y situación de estas, según lo prescrito para portillos y ventanas. Los vidrios de las claraboyas estarán protegidos en cualquier posición contra los daños mecánicos y en los emplazamientos de clase 1 o 2 llevaran tapas ciegas o tapas de lumbrera fijas.

Regla 24

Portas de desagüe

1) Cuando las amuradas, en las partes expuestas de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones ampliamente suficientes para que la cubierta quede rápidamente libre e agua y achicada. Excepto lo previsto en los párrafos 2) y 3) de esta Regla, el área mínima de las portas de desagüe (A) a cala banda del buque, para cada pozo en la cubierta de francobordo, se obtendrá mediante las siguientes fórmulas, en aquellos casos en que el arrufo en la zona del pozo sea el normal o superior al normal. El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por las fórmulas.

Cuando la longitud de amurada *l*) en el pozo sea de 20

Regla 24

Portas de desagüe

1) a) Cuando las amuradas en las partes expuestas de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones ampliamente suficientes para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y achicada.

b) excepto lo previsto en los párrafos 1) c) y 2), el área mínima de las portas de desagüe (*A*) a cada banda del buque para cada pozo de la cubierta de francobordo se obtendrán mediante las siguientes formulas en aquellos casos en que el arrufo en la zona del pozo sea el normal o superior al normal.

El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por los siguientes formulas:

Cuando la longitud de amurada (*l*) en el pozo sea de 20 m o menos:

$A = 0,7 + 0,035l$ (m²),

metros o menos
A=0,7+0,035 *l* metros cuadrados
cuando *l* exceda de 20 metros
A= 0,07 *l* metros cuadrados
l no se tomará nunca superior a 0,7 L.

Si la amurada es de más de 1, 2 metros de altura media, el área exigida deberá incrementarse en 0,04 metros cuadrados por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 metros de diferencia en altura. Si 1a altura media de la amurada es menor de 0,9 metros, el área requerida se podrá disminuir en 0,004 metros cuadrados por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 metros de diferencia en altura.

0 bien:

cuando la longitud de la amurada 1) en el pozo es 66 pies o menor

A=7,6+0,115 *l* pies cuadrados

cuando *l* exceda de 66 pies

A=0,23 *l* pies cuadrados

l no se tomará en ningún caso superior a 0,7 L.

Si la amurada es de más de 3,9 pies de altura media, el área exigida se incrementará en 0,04 pies cuadrados por pie de longitud de pozo, por cada pie de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 3 pies, el área exigida se podrá disminuir en 0,04 pies cuadrados por pie de longitud, por cada pie de diferencia en altura.

2) En buques sin arrufo el área calculada en conformidad con el párrafo 1 de esta Regla" se aumentará en un 50%. Cuando el arrufo sea menor del normal el porcentaje se obtendrá por interpolación linear.

3) Cuando un buque tenga un tronco y no cumpla con las prescripciones de la regla 36 1) e), o cuando existan brazolas laterales de escotillas, continuas o prácticamente

Cuando *l* exceda de 20 m:
$A= 0,07l$ (m^2),
l no se tomara nunca superior a 0,7 *L*.

Si la amurada es de mas de 1,2 m de altura media, el área exigida se incrementara en 0,004 m^2 por metro de longitud del pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 0,9 m, el área requerida se podrá disminuir en 0,004 m^2 por metro de longitud de pozo, por cada 0,1 m de diferencia en altura.

c) En buques sin arrufo, el área calculada de conformidad con el párrafo b) se aumentara en un 50%. Cuando el arrufo sea menor del normal, el porcentaje se obtendrá por interpolación lineal.

d) En un buque de cubierta corrida con una caseta a media eslora cuya anchura sea de por lo menos el 80% de la manga del buque, y en el que la anchura de los pasillos que queden a lo largo del costado del buque no exceda de 1,5 m, se forman dos pozos. A cada uno de esos pozos se le dará el área de las portas de desagüe que sea necesaria en función de su longitud.

e) Cuando un buque tenga un mamparo de pantalla que se extienda de banda a banda en el extremo proel de una caseta central, la cubierta expuesta quedara dividida en dos pozos, y no habrá limite para la anchura de la caseta.

f) Los pozos situados en cubiertas de saltillo se considerarán a todos los efectos como situados en cubiertas de francobordo.

g) Los canales de drenaje de mas de 300 mm de altura instalados alrededor de las cubiertas de intemperie de los buques tanque en las zonas de los colectores y las tuberías de carga se trataran como amuradas. Las portas de desagüe se dispondrán de conformidad con la presente regla. Los cierres que se fijen a las portas de desagüe par utilizarse durante las operaciones de carga y descarga estarán dispuestos de modo que no puedan atascarse en la mar.

2) Cuando un buque provisto de un tronco provisto de un tronco no cumpla lo prescrito en la regla 36 1) e), o cuando existan brazolas laterales de escotillas, continuas o prácticamente continuas, entre superestructuras separadas, el área mínima de las portas de desagüe se calculara mediante la siguiente tabla:

Anchura de la escotilla o tronco en relación con la manga del buque	Area de las portas de desagüe en relación con el área total de las amuradas
40% o menos	20%
75% o más	10%

El área de las portas de desagüe para anchuras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

3) La eficacia del área de desagüe en las amuradas prescrita en el párrafo 1) depende del área de flujo libre de la cubierta del buque.

El área de flujo libre de la cubierta es el área neta de los espacios entre escotilla, y entre escotillas y superestructuras y casetas,

continuas, entre superestructuras separadas, el área mínima de las portas de desagüe se calculará mediante la siguiente tabla:

Anchura de la escotilla o tronco en relación con la manga del barco	Area de las portas de desagüe en relación con el área total de amuradas
40% o menos	20%
75% o más	10%

El área de las portas de desagüe para anchuras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

hasta la altura real de la amurada.

El área de las portas de desagüe en las amuradas se calculara en relación con el área neta de flujo libre de la manera siguiente:

a) si el área de flujo libre no es inferior al área de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2) como si las brazolas de las escotillas fueran continuas, se considerara suficiente el área mínima de las portas de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1).

b) Si el área de flujo libre es igual o inferior a área calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinara como se indica en el párrafo 2).

c) Si el área de flujo libre es inferior a la calculada con arreglo al párrafo 2) pero superior a la calculada con arreglo al párrafo 1), el área mínima de desagüe en la amurada se determinara mediante la formula siguiente:

$F = F_1 + F_2 - fp$ (m^2)

Donde: F_1 es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 1);

F_2 es el área mínima de desagüe calculada con arreglo al párrafo 2); y

fp es el área neta total de los pasillos y espacios entre los extremos de las escotillas y las superestructuras o casetas hasta la altura real de la amurada.

4) En buques que tengan superestructuras abiertas por uno de sus extremos o por ambos, se adoptarán medidas adecuadas para desaguar el espacio en el interior de dicha superestructura, de manera satisfactoria para la Administración.

4) En buques que tengan superestructuras en la cubierta de francobordo o en las cubiertas de superestructuras que estén abiertas por uno de sus extremos o por ambos a los pozos formados por las amuradas en las cubiertas expuestas, se adoptaran medidas adecuadas para desaguar los espacios abiertos de las superestructuras.

El área mínima de las portas de desagüe a cada banda del buque para la superestructura abierta (A_s) y para el pozo abierto (A_w) se calculara con arreglo al procedimiento siguiente:

a) Determínese la longitud total del pozo (l_t), que será igual a la suma de la longitud de la cubierta expuesta limitada por las amuradas (l_w) y la longitud del espacio común situado dentro de la superestructura abierta (l_s).

b) Para determinar A_s
i) calcúlese el área de la porta de desagüe (A) requerida para un pozo abierto de longitud (l_t) de conformidad con el párrafo 1), suponiendo una amurada de altura normal;
ii) multiplíquese por 1,5 para compensar la falta de arrufo, si procede, de conformidad con el párrafo 1) c);
iii) multiplíquese por el factor (b_o/l_t) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la anchura (b_o) de las aberturas del mamparo límite de la superestructura cerrada;
iv) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la parte de la longitud total del pozo que quede dentro de la superestructura abierta, multiplíquese por el factor:
$1 - (l_w/l_t)^2$;
donde l_w y l_t son las longitudes definidas en el párrafo 4) a) ;

	v) para ajustar el área de la porta de desagüe en función de la distancia a que se encuentre la cubierta del pozo por encima de la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo, en el caso de las cubiertas situadas mas de 0,5 h_s por encima de la cubierta de francobordo, multiplíquese por el factor: 0,5 (h_s/h_w) donde h_w es la distancia a que se encuentra la cubierta del pozo por encima de la cubierta de francobordo y h_s es una altura normal de superestructura. c) Para determinar A_w: i) se calculara el área de la porta de desagüe para el pozo abierto (A_w) de conformidad con el párrafo b) i), utilizando l_w para calcular un área de porta de desagüe nominal (A'), y seguidamente se ajustara ese valor en función de la altura real de la amurada (h_b) mediante una de las correcciones siguientes del área, según proceda: para amuradas de mas de 1,2 m de altura: $A_c = l_w ((h_b - 1,2) / 0,10)(0,004)(m^2)$; para amuradas de menos de 0,9 m de altura: $A_c = l_w ((h_b - 0,9) / 0,10)(0,004)(m^2)$; para amuradas entre 1,2 m y 0.9 m de altura no hay corrección (es decir, $A_c = 0$); ii) el área corregida de la porta de desagüe ($A_w = A' + A_c$) se ajustará a continuación para compensar la falta de arrufo, si procede, y para tener en cuenta la altura por encima de la cubierta de francobordo, como se indica en los párrafos b) ii) y b) v), utilizando h_s y h_w. d) Las áreas resultantes de las portas de desagüe para la superestructura abierta (A_s) y el pozo abierto (A_w) son las que habrá que dejar a cada lado del espacio abierto cubierto por la superestructura abierta y a cada lado del pozo abierto, respectivamente. e) Las relaciones antedichas se encuentran resumidas en las ecuaciones siguientes, en las que l_t, es decir, la suma de l_w y de l_s, se supone superior a 20m: Área de la porta de desagüe A_w para el pozo abierto: $A_w = (0,07\ l_w + A_c)$ (corrección de arrufo) $(0,5\ h_s/\ h_w)$ Área de la porta de desagüe A_s, para la superestructura abierta: $A_s = (0,07\ l_t)$ (corrección de arrufo) (b_o/l_t) $(1-(l_w/l_t)^2)$ $(0,5\ h_s/\ h_w)$; Cuando l_t es igual o inferior a 20 m, el área básica de la porta de desagüe será A= 0,7 + 0,035 l_t de conformidad con el párrafo 1).
5) Los bordes inferiores de las portas de desagüe deberán estar tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos terceras partes del área exigida para las portas de desagüe deberán estar dispuestas en la mitad del pozo más próxima al punto más bajo de la curva de arrufo.	5) Los bordes inferiores de las portas de desagüe estarán tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos terceras partes del área exigida para las portas de desagüe estarán dispuestas en la mitad del pozo más próxima al punto más bajo de la curva de arrufo. Un tercio del área exigida para las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión restante del pozo. Cuando el arrufo de la cubierta de francobordo expuesta o de una cubierta de superestructura expuesta sea nulo o escaso, el área de las portas de desagüe se distribuirá uniformemente a lo largo de la extensión del pozo.

- 189 -

~~fs 108~~
f. 109

6) Todas las aberturas de esta naturaleza practicadas en las amuradas deben estar protegidas por barras o cabillas espaciadas aproximadamente 230 milímetros (9 pulgadas). Si se disponen batientes abatibles en las portes de desagüe, se dispondrá un huelgo amplio para evitar atascamientos. Las bisagras tendrán ejes o cojinetes de un material resistente a la corrosión. Si los batientes están dotados de dispositivos de trinca, tales dispositivos deberán ser de tipo aprobado.

Regla 25

Protección de la tripulación

1) La resistencia de las casetas de cubierta usadas para alojamiento de la tripulación deberá responder a los requisitos exigidos por la Administración.

2) En todas las partes expuestas de las cubiertas de francobordo y de superestructuras se dispondrán barandillas o amuradas eficientes. La altura de las amuradas o de las barandillas será, al menos, de un metro (39½ pulgadas) desde la cubierta; de todos modos, cuando esta altura pueda estorbar la maniobra normal del buque, se podrá aceptar una altura menor si la Administración considera que queda asegurada una protección suficiente.

3) La abertura por debajo de la cabilla inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 milímetros (9 pulgadas). Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 milímetros (15 pulgadas). En el caso de buques con trancaniles de forma redondeada, los candeleros de los pasamanos deberán colocarse en el plano de la cubierta.

4) Se dispondrán medios adecuados (en forma de barandillas, andariveles, pasarelas, o pasillos bajo cubierta) para proteger a la tripulación al entrar y salir de sus alojamientos, espacios de maquinaria y todos aquellos lugares utilizados en el trabajo normal del buque.

5) Cuando en un buque se transporte carga de cubierta, deberá estar estibada de tal forma que cualquier abertura que quede en la zona ocupada por la carga y que dé acceso a los alojamientos de la tripulación, espacios de maquinaria y todos aquellos lugares usados en el trabajo normal del buque, puedan cerrarse adecuadamente y trincarse firmemente para impedir la entrada de agua. Si no existe un paso adecuado en cubierta o bajo ella, se dispondrá una protección eficaz para la tripulación, en forma de barandilla o andarivel sobre la carga.

Regla 26

Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo "A"

Tambuchos de maquinaria

1) Los tambuchos de maquinaria en buques de tipo "A", tal como sé definen en la regla 27, estarán protegidos por una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo, o por una caseta de igual altura y resistencia equivalente, teniendo en cuenta que los tambuchos de maquinaria pueden quedar expuestos, si no existen aberturas de acceso directo desde la cubierta de francobordo al espacio de máquinas. En el tambucho de maquinaria se podrá permitir, sin embargo, una puerta que cumpla con las prescripciones de la regla 12, siempre que comunique con un espacio o pasillo construido tan sólidamente como un tambucho y separado de la escala de acceso a la cámara de máquinas por una segunda puerta estanca a la intemperie, de acero u otro material equivalente.

6) Todas las aberturas de esta naturaleza practicadas en las amuradas deben estar protegidas por barras o cabillas espaciadas aproximadamente 230 milímetros (9 pulgadas). Si se disponen batientes abatibles en las portes de desagüe, se dispondrá un huelgo amplio para evitar atascamientos. Las bisagras tendrán ejes o cojinetes de un material resistente a la corrosión. Si los batientes están dotados de dispositivos de trinca, tales dispositivos deberán ser de tipo aprobado.

Regla 25

Protección de la tripulación

1) La resistencia de las casetas de cubierta usadas para alojamiento de la tripulación deberá responder a los requisitos exigidos por la Administración.

2) En todas las partes expuestas de las cubiertas de francobordo y de superestructuras se dispondrán barandillas o amuradas eficientes. La altura de las amuradas o de las barandillas será, al menos, de un metro (39½ pulgadas) desde la cubierta; de todos modos, cuando esta altura pueda estorbar la maniobra normal del buque, se podrá aceptar una altura menor si la Administración considera que queda asegurada una protección suficiente.

3) La abertura por debajo de la cabilla inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 milímetros (9 pulgadas). Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 milímetros (15 pulgadas). En el caso de buques con trancaniles de forma redondeada, los candeleros de los pasamanos deberán colocarse en el plano de la cubierta.

4) Se dispondrán medios adecuados (en forma de barandillas, andariveles, pasarelas, o pasillos bajo cubierta) para proteger a la tripulación al entrar y salir de sus alojamientos, espacios de maquinaria y todos aquellos lugares utilizados en el trabajo normal del buque.

5) Cuando en un buque se transporte carga de cubierta, deberá estar estibada de tal forma que cualquier abertura que quede en la zona ocupada por la carga y que dé acceso a los alojamientos de la tripulación, espacios de maquinaria y todos aquellos lugares usados en el trabajo normal del buque, puedan cerrarse adecuadamente y trincarse firmemente para impedir la entrada de agua. Si no existe un paso adecuado en cubierta o bajo ella, se dispondrá una protección eficaz para la tripulación, en forma de barandilla o andarivel sobre la carga.

Regla 26

Condiciones especiales de asignación para los buques de tipo "A"

Tambuchos de maquinaria

1) Los tambuchos de maquinaria en buques de tipo "A", tal como sé definen en la regla 27, estarán protegidos por una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo, o por una caseta de igual altura y resistencia equivalente, teniendo en cuenta que los tambuchos de maquinaria pueden quedar expuestos, si no existen aberturas de acceso directo desde la cubierta de francobordo al espacio de máquinas. En el tambucho de maquinaria se podrá permitir, sin embargo, una puerta que cumpla con las prescripciones de la regla 12, siempre que comunique con un espacio o pasillo construido tan sólidamente como un tambucho y separado de la escala de acceso a la cámara de máquinas por una segunda puerta estanca a la intemperie, de acero u otro material equivalente.

Pasarela y acceso 2) En los buques de tipo "A" se deberá disponer una pasarela permanente de proa a popa, de construcción eficaz y resistencia suficiente, al nivel de la cubierta de superestructuras, entre la toldilla y el puente central o caseta, si existe, u otros medios equivalentes de acceso para desempeñar la finalidad de la pasarela, tales como pasillos bajo cubierta. En otros sitios, y en los buques de tipo "A" sin puente central, deberán tomarse disposiciones satisfactorias para la Administración, con objeto de salvaguardar la tripulación en su acceso a todos aquellos lugares usados en el trabajo normal del buque. 3) Existirán medios de acceso seguros y satisfactorios desde el nivel de, la pasarela a los diferentes alojamientos de la tripulación, y también entre los alojamientos de la tripulación y los espacios de máquinas. *Escotillas* 4) Las escotillas expuestas en las cubiertas de francobordo y de castillo o en los topes de los troncos de expansión en los buques de tipo "A" y irán dotadas de tapas estancas a la intemperie eficaces, de acero o de otro material equivalente. *Dispositivos de desagüe* 5) Los buques de tipo "A" con amurada deberán tener barandillas abiertas al menos en la mitad de la longitud de las partes expuestas de la cubierta de intemperie, u otros dispositivos eficaces de desagüe. El canto superior de la traca de cinta deberá disponerse lo más bajo posible. 6) Cuando las superestructuras estén unidas por troncos, se colocarán barandillas en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de francobordo.	*Pasarela y acceso* 2) En los buques de tipo "A" se deberá disponer una pasarela permanente de proa a popa, de construcción eficaz y resistencia suficiente, al nivel de la cubierta de superestructuras, entre la toldilla y el puente central o caseta, si existe, u otros medios equivalentes de acceso para desempeñar la finalidad de la pasarela, tales como pasillos bajo cubierta. En otros sitios, y en los buques de tipo "A" sin puente central, deberán tomarse disposiciones satisfactorias para la Administración, con objeto de salvaguardar la tripulación en su acceso a todos aquellos lugares usados en el trabajo normal del buque. 3) Existirán medios de acceso seguros y satisfactorios desde el nivel de, la pasarela a los diferentes alojamientos de la tripulación, y también entre los alojamientos de la tripulación y los espacios de máquinas. *Escotillas* 4) Las escotillas expuestas en las cubiertas de francobordo y de castillo o en los topes de los troncos de expansión en los buques de tipo "A" y irán dotadas de tapas estancas a la intemperie eficaces, de acero o de otro material equivalente. *Dispositivos de desagüe* 5) Los buques de tipo "A" con amurada deberán tener barandillas abiertas al menos en la mitad de la longitud de las partes expuestas de la cubierta de intemperie, u otros dispositivos eficaces de desagüe. El canto superior de la traca de cinta deberá disponerse lo más bajo posible. 6) Cuando las superestructuras estén unidas por troncos, se colocarán barandillas en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de francobordo.

B.110

CAPITULO III ***FRANCOBORDOS*** **Regla 27** *Tipos de buques* 1) Para el cálculo del francobordo, los buques se dividirán en tipo "A" y tipo "B". *Buques de tipo "A"* 2) Un buque de tipo " A " es aquél proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel, y en el cual los tanques de carga tienen sólo pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas de acero u otro material equivalente, estancas y dotadas de frisas. Estos buques necesariamente tendrán las siguientes características propias: a) una gran integridad de la cubierta expuesta, y b) gran seguridad contra la inundación, por la pequeña permeabilidad de los espacios llenos de carga y por el grado de compartimentación utilizado habitualmente.	**CAPITULO III** ***FRANCOBORDOS*** **Regla 27** *Tipos de buques* 1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos: "A" y "B". *Buques de tipo "A"* 2) Un buque de tipo " A " será el que: a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel, b) una gran integridad de la cubierta expuesta, y solo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas de acero u otro material equivalente, estancas y dotadas de frisas; y c) tenga baja permeabilidad de los espacios de carga llenos.
) Un buque de tipo " A ", si tiene más de 150 metros (492 pies) de eslora y está proyectado para tener compartimientos vacíos cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, deberá ser capaz de soportar la inundación de cualquiera de estos compartimentos vacíos con una permeabilidad supuesta del 95 por ciento y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio a juicio de la Administración. En un buque de este tipo, de eslora superior a 225 metros (738 pies), el espacio de maquinaria deberá considerarse como un compartimiento inundable, pero con una permeabilidad del 85%.	3) Un buque de tipo " A " de eslora superior a 150 m al que se haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo "B", cuando esté cargado de acuerdo con las prescripciones del párrafo 11) habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualesquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raíz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). En tal buque, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.
Como indicación para la Administración, se, podrán considerar como satisfactorios los límites siguientes: a) la flotación final después de la inundación quedará por debajo del borde inferior de cualquier abertura a través de la cual pudiera producirse una inundación progresiva; b) la máxima escora producida por inundación asimétrica será del orden de 15°; c) la altura metacéntrica, después de la inundación, será positiva.	
) A los buques de tipo "A" se les asignarán francobordos no inferiores a los obtenidos partiendo de la tabla "A" de la regla 28.	4) A los buques de tipo "A" se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la tabla 28.1.
Buques de tipo "B" 5) Todos aquellos buques que no cumplan con las condiciones indicadas para los buques de tipo "A" en los párrafos 2) y 3) de esta regla, se considerarán como buques de tipo "B" 6) A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 tengan escotillas dotadas de tapas que cumplan con las prescripciones de las reglas 15 7) o 16, se les asignarán francobordos basados en la Tabla B de la regla 28, excepto en los casos previstos en los párrafos 7) a 10), inclusive, de esta regla.	*Buques de tipo "B"* 5) Los buques que no se ajusten a lo dispuesto para los buques de tipo "A" en los párrafos 2) y 3) se considerarán buques de tipo "B" 6) A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 lleven tapas de escotillas que la Administración permita que cumplan lo prescripto en la regla 15 (con excepción de lo prescrito en el párrafo 6)), o que estén provistos de medios para asegurar la estanquidad a la intemperie aceptados con arreglo a las disposiciones de la regla 16 6), se les asignarán francobordos basados en los valores que figuran en la tabla 28.2, aumentados en los valores indicados en la tabla 27.1.
7) A los buques de tipo "B" de eslora superior a 100 metros (328 pies) se les podrá asignar francobordos menores que los requeridos por el párrafo 6) de esta regla, siempre que, teniendo en, cuenta la reducción de francobordo concedida, la Administración considere que:	7) A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 lleven escotillas provistas de tapas que cumplan lo prescripto en la regla 16, párrafos 2) a 5), se les asignará francobordos basados en la tabla 28.2, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en los párrafos 8) a 13), inclusive.
a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación	

son satisfactorias; b) los dispositivos de desagüe son adecuados; c) las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2 cumplen con las prescripciones de la regla 16, y tienen resistencia adecuada, concediendo especial atención a sus dispositivos de estanqueidad y sujeción; d) el buque, cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, permanecerá a flote en condiciones satisfactorias de equilibrio después de inundarse un compartimiento aislado cualquiera averiado, con una permeabilidad supuesta del 95%, excepto el espacio de máquinas; y e) si el buque tiene una eslora superior a 225 metros (378 pies) el espacio de máquinas será considerado como un compartimiento inundable pero con una permeabilidad del 85%. Como indicación para la Administración, al aplicar los subpárrafos d) y e) de este párrafo, los limites dados en los subpárrafos 3) a), b) y e) podrán considerarse satisfactorios. Los cálculos correspondientes se podrán basar sobre las hipótesis principales siguientes: - la extensión vertical de la avería es igual al puntal del buque; - la penetración de la avería no es superior a B/5; - no se ha averiado ningún mamparo transversal principal; - la altura del centro de gravedad sobre la base se calculará considerando una carga homogénea de las bodegas, y un 50% de la capacidad de proyecto de líquidos y provisiones de consumo.	
8) Para calcular los francobordos para los buques de tipo "B" que cumplan con las prescripciones del párrafo 7) de esta regla, los valores de la Tabla B de la regla 28 no deberán reducirse en más de un 60% de la diferencia entre los valores tabulares "B" y "A", correspondientes a la eslora del buque.	8) A todo buque de tipo "B" de eslora superior a 100 m se podrá asignar un francobordo inferior a los prescriptos en el párrafo 7), a condición de que, considerado el valor de la reducción concedida, la Administración estime que: a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son adecuadas; b) los medios de desague son adecuados; c) las tapas de las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2 cumplen lo dispuesto en la regla 16, párrafos 1) a 5) y 7); y d) el buque, cuando esté cargado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 11), habrá de poder soportar la inundación sufrida en uno o varios compartimientos cualquiera, de una permeabilidad supuesta de 0,95, a raiz de las averías hipotéticas que se especifican en el párrafo 12), y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio que se ajuste a lo especificado en el párrafo 13). Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.
9) La reducción en el francobordo tabular, concedida en virtud del párrafo 8) de esta regla, se podrá aumentar hasta el valor total de la diferencia entre los valores e a tabla "A" y de la tabla "B" de la regla 28, a condición de que el buque satisfaga las condiciones de la regla 26 1), 2), 3), 5) y 6), como si fuera un buque de tipo " A" y además cumpla con lo previsto en el párrafo 7 a) a d), inclusive, a la inundación le un solo compartimiento cualquiera averiado, deberá considerarse como referencia a la inundación de dos compartimentos cualesquiera adyacentes en dirección longitudinal, no siendo ninguno de ellos el espacio de maquinaria.	9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo "B" que cumplan lo prescripto en los párrafos 8), 11), 12) y 13), los valores de la tabla 28.2 no se reducirán en más de un 60% de la diferencia existente entre los valores indicados en las tablas 28.1 y 28.2 para las correspondientes esloras.

Además, todo buque de este tipo, de eslora superior a 225 metros (738 pies), cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, deberá permanecer a flote en una condición satisfactoria de equilibrio después de la inundación del espacio de máquinas, considerado por separado, al que se le supondrá una permeabilidad del 85%.

10) A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 tengan escotillas dotadas de tapas que cumplan con las prescripciones de la regla 15, excepto las del párrafo 7), se les deberá asignar francobordos basados en los valores dados en la Tabla B de la regla 28, incrementados en los valores que se dan en las tablas siguientes:

Incremento de francobordo sobre el francobordo tabular, para buques de tipo "B", cuyas tapas de escotilla no cumplen con lo dispuesto en la regla 15 7) o 16

Eslora buque (m)	Increment o francob. (mm)	Eslora buque (m)	Increment o francob. (mm)	Eslora buque (m)	Increment o francob. (mm)
108 y menor	50	117	73	126	108
109	52	118	76	127	112
110	55	119	80	128	116
111	57	120	84	129	121
112	59	121	87	130	126
113	62	122	91	131	131
114	64	123	95	132	136
115	68	124	99	133	142
116	70	125	103	134	147
135	153	157	254	179	311
136	159	158	258	180	313
137	164	159	261	181	315
138	170	160	264	182	318
139	175	161	267	183	320
140	181	162	270	184	322
141	186	163	273	185	325
142	191	164	275	186	327
143	196	165	278	187	329
144	201	166	280	188	332
145	206	167	283	189	334
146	210	168	285	190	336
147	215	169	287	191	339
148	219	170	290	192	341
149	224	171	292	193	343
150	228	172	294	194	346
151	232	173	297	195	348
152	236	174	299	196	350
153	240	175	301	197	353
154	244	176	304	198	355
155	247	177	306	199	357
156	251	178	308	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

10) a) la reducción del francobordo tabulado permitida en virtud del párrafo 9) se podrá aumentar hasta el total de la diferencia existente entre los valores de la tabla 28.1 y los de la tabla 28.2, a condición de que el buque cumpla lo prescrito en :

i) la regla 26, salvo por lo que respecta al párrafo 5), como si se tratara de un buque de tipo "A":

ii) los párrafos 8), 11) y 13); y

iii) el párrafo 12), siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales que no sea un mamparo límite del espacio de máquinas, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal.

b) Si el buque tiene una eslora superior a 150 m, el espacio de máquinas se considerará como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0.85.

Los francobordos de los buques de más de 200 metros de eslora serán fijados por la Administración.

Incremento de francobordo sobre el francobordo tabular, para los buques de tipo "B" cuyas tapas de escotilla no cumplen con lo dispuesto en la regla 15 7) a 16

Eslora del buque (pies)	Incremento de francobordo(pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Incremento de francobordo (pulgadas)
350 y menor	2,0	510	9,6
360	2,3	520	10,0
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7
390	3,3	550	11,0
400	3,7	560	11,4
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7,0	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9
490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.-

Los francobordos de los buques de más de 660 pies de eslora serán fijados por la Administración.-

11) A las gabarras, bateas, y otras embarcaciones sin medios independientes de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en estas reglas. Sin embargo, en el caso de gabarras no tripuladas no se aplicarán las prescripciones de las reglas 25, 26 2) y 3) y 39. A esas gabarras sin tripulación cuando tengan en la cubierta de francobordo solamente pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas de acero o material equivalente, estancas y provistas de frisas, se les podrán asignar francobordos un 25% menores que los calculados de acuerdo con estas reglas.-

REGLA EQUIVALENTE A LA REGLA 27 DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966

aprobada por la Asamblea de la OMI en su noveno periodo de sesiones
(resolución A.320(IX)), el 12 de noviembre de 1975
NO ESTA EN VIGOR INTERNACIONALMENTE

Tipos de buques

1) Para el cálculo del francobordo los buques se dividirán en dos tipos "A" y "B".

Condición Inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) Buque cargado hasta su línea de flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales.
b) Al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

   i) la carga habrá de ser homogénea;

   ii) todos los compartimientos de carga, salvo los mencionados en el inciso iii), pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará cargado en un 98%;

   iii) si el buque está destinado a navegar con arreglo a su línea de flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos a condición de que la altura del centro de gravedad calculada sobre esa base no sea inferior a la calculada con arreglo al inciso ii)

~~F. 111~~
F. 112

Buques de tipo "A"

2) Buque de tipo "A" será el que:
a) haya sido proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel;
b) tenga una gran integridad en la cubierta expuesta y sólo pequeñas aberturas de acceso a los compartimientos de carga, cerradas por tapas frisadas de acero o de otro material equivalente, estancas; y
c) tenga baja permeabilidad en los espacios llenos de carga.

3) Un buque de tipo "A" de más de 150 metros (492 pies) de eslora, al que se le haya asignado un francobordo inferior al de los buques de tipo "B", cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano será capaz de soportar la inundación de uno o varios compartimientos cualesquiera, con una permeabilidad supuesta de 0,95, resultante de los supuestos de avería especificados en el párrafo 12) de la presente Regla, y permanecerá a flote en una condición de equilibrio satisfactoria de acuerdo con lo especificado en el párrafo 13) de la presente Regla. En un buque de este tipo de eslora superior a 225 metros (738 pies), el espacio de máquinas será considerado como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

4) A los buques de tipo "A" se les asignarán francobordos no inferiores a los basados en la Tabla A de la Regla 28.

Buques de tipo "B "

5) Todos los buques que no se ajusten a las condiciones indicadas para los buques de tipo "A" en los párrafos 2) y 3) de la presente Regla, se considerarán como buques de tipo "B".

6) A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 tengan escotillas dotadas de tapas que cumplan con las prescripciones de la Regla 15, salvo por lo que respecta al párrafo 7), se les asignarán francobordos basados en la Tabla B de la Regla 28, aumentados en los valores consignados en la Tabla siguiente:

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabular para buques de tipo "B"
cuyas tapas de escotilla no cumplan con lo dispuesto en las Reglas 15 7) b 16

Eslora del buque(metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Incremento de francobordo (milímetros)
108 y menor	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294

iv) se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener líquidos y provisiones de consumo se carga al 50% de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen máxima superficie libre, y el tanque o la combinación de tanques que habrá que tener en cuenta serán aquellos en el que el efecto de la superficie libre sea máxima; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido esté en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los líquidos de consumo entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible por encima de la quilla para el centro de gravedad;

v) a un ángulo de escora no superior a 5° en cada compartimiento que contenga líquidos tal como prescribe el inciso ii), exceptuados los compartimientos que contengan líquidos de consumo tal como prescribe el inciso iv), se tendrá en cuenta el efecto máximo de superficie libre, a condición de que la Administración estime aceptables los métodos de cálculo;

vi) los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

agua salada	1,025
agua dulce	1,000
combustible líquido	0,950
aceite diesel	0,900
aceite lubricante	0,900

Hipótesis de avería

12) Con respecto a la naturaleza de la avería supuesta se aplicarán los principios siguientes:

a) Se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite.

b) La extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,5 m, si este valor es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al plano longitudinal del buque, al nivel de la línea de flotación en carga de verano.

c) Si una avería de menor extensión que la indicada en los apartados a) y b) origina un estado de mayor gravedad, esta avería de menor extensión será la supuesta.

d) Salvo que el párrafo 10 a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento situado entre mamparos transversales adyacentes, a

111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los buques de más de 200 metros de eslora serán fijados por la Administración.

Incremento del francobordo sobre el francobordo tabular para buques de tipo "B" cuyas tapas de_escotilla no cumplan con lo dispuesto en las Reglas 15 7)_ó 16

Eslora del buque (pies)	Incremento de francobordo(pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Incremento de francobordo (pulgadas)
350 y menor	2,0	510	9,6
360	2,3	520	10,0
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7
390	3,3	550	11,0
400	3,7	560	11,4
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7,0	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9

condición de que el mamparo límite longitudinal má próximo a crujía del compartimiento no ocupe una posición que quede dentro de la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales límite de tanques laterales, que no se extiendan abarcando toda la manga del buque, no se supondrán daños, a condición de que rebasen la extensión transversal de la avería supuesta que prescribe en el apartado b).

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos de no más de 3 m de longitud situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como dicha extensión queda establecida den el apartado b), podrá considerarse intacto tal mamparo transversal y los compartimientos adyacentes podrán ser inundables aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta, en un mamparo transversal hay una bayoneta o un nicho de más de 3 m de longitud, los d compartimientos adyacentes a ese mamparo considerarán inundados. A los efectos de la presente regla, no se considerará que forma bayoneta la constituida ppor el mamparo del pique de popa y la tapa del pique de popa.

e) Cuando un mamparo transversal principal situado dentro dentro de la extensión transversal de la avería supuesta esté escalonado en más de 3 m en la zona de un tanque de doble fondo o laterales adyacentes a la parte escalonada del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas que den a una o varias bodegas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, tal bodega o bodegas se considerarán inundados simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán como vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición será aplicable aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, salvo en el caso de qu se hayan instalado válvulas se accionen desde cubierta. L tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, salvo en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación.

f) Cuando se prevea inundación de los compartimientos adyacentes cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de 1/3 L2/3 o de 14,5 m, si este valor es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si la distancia que media entre los mamparos transversales es menor, se supondrá que no existen uno o más de éstos a fin de alcanzar la separación mínima entre mamparos.

Condición de equilibrio

13) La condición de equilibrio después de la inundación se considerará adecuada siempre que:

- 197 -

Fr. 112
113

490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 660 pies de eslora serán fijados por la Administración.

7) A los buques de tipo "B" que en emplazamiento de clase 1 tengan escotillas dotadas de tapas que cumplan con las prescripciones de las Reglas 15 7) ó 16 se les asignarán francobordos basados en la Tabla B de la Regla 28, excepto en los casos previstos en los párrafos 8) al 13) inclusive de la presente Regla.

8) A cualquiera de los buques de tipo "B" de eslora superior a 100 metros (328 pies) se le podrá asignar un francobordo menor que los establecidos en el párrafo 7) de la presente Regla, siempre que, teniendo en cuenta la reducción del francobordo permitida, la Administración estime que:

a) las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son satisfactorias;

b) los dispositivos de desagüe son adecuados;

c) las tapas de las escotillas situadas en los emplazamientos de las clase 1 y 2 cumplen con las prescripciones de la Regla 16 y tienen resistencia adecuada, considerados con especial atención sus dispositivos de estanqueidad y sujeción; y

d) el buque, cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, soportará la inundación de uno o varios compartimentos cualesquiera, con una permeabilidad supuesta de 0,95, resultante de los supuestos de avería especificados en el párrafo 12) de la presente Regla, y permanecerá a flote en una condición de equilibrio satisfactoria de acuerdo con lo especificado en el párrafo 13) de la presente Regla. En un buque de este tipo de eslora superior a 225 metros (738 pies), el espacio de máquinas será considerado como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

9) Al calcular los francobordos para los buques de tipo "B" que cumplan con las prescripciones de los párrafos 8), 11), 12) y 13) de la presente Regla, los valores de la Tabla B de la Regla 28 no se reducirán en más de un 60 por ciento de *la* diferencia entre *los* valores tabulares de "B" y "A" para las correspondientes esloras.

10) a) La reducción del francobordo tabular permitida en virtud de lo dispuesto en el párrafo 9) de la presente Regla se podrá aumentar hasta el valor total de la diferencia entre los valores de la Tabla A y los de la Tabla B de la Regla 28, a condición de que el buque cumpla con lo dispuesto en:

a) Considerados el incremento de carena, la escora y el asiento, la flotación final después de la inundación esté por debajo del borde inferior de toda abertura por la que pueda producirse inundación progresiva descendente. Entre esas aberturas se cuentan las de los conductos de aire, los ventiladores, (aun cuando cumplan la regla 12) o tapas de escotilla del mismo tipo (aun cuando cumplan lo prescrito en la regla 16, párrafos 1) a 5)); pueden no figurar entre ellas las aberturas que se cierran mediante tapas de registro y portillos sin brazola (que cumplan lo prescrito en la regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la regla 27 2), puertas de corredera estancas teleaccionadas y portillos de tipo fijo (que cumplan lo prescrito en la regla 23). No obstante, en el caso de puertas que separen un espacio de máquinas principales de un compartimiento del aparato de gobierno, las puertas estancas podrán ser puertas de bisagra de cierre rápido, que se mantendrán cerradas durante la travesía mientras no se utilicen, y a condición también de que la falca interior de tales puertas quede por encima de la línea de flotación en carga de verano.

b) Si en la extensión de la supuesta perforación debida a avería, según lo definido en el párrafo 12) b), se encuentran tuberías, conductos o túneles, se tomen medidas para impedir que por medio de estos elementos pueda llegar la inundación progresiva a compartimientos distintos de los que se supone que son inundables en los cálculos correspondientes a cada caso de avería.

c) El ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda el 15°. Podrá admitirse una escora de hasta 17° si no se produce inmersión de ninguna parte de la cubierta.

d) La altura metacéntrica, en la condición de inundación, sea positiva.

e) Si se sumerge una parte cualquiera de la cubierta situada fuera del compartimiento que se supone inundado en un caso concreto de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda considerarse como dudoso, se investigue la estabilidad residual. Podrá estimarse que ésta es suficiente si la curva de brazos adrizantes, más allá de la posición de equilibrio, abarca una gama de 20° como mínimo y si dentro de dicha gama el brazo adrizante máximo es, por lo menos, de 0,1 m.
El área bajo la curva de brazos adrizantes dentro de esa gama no será inferior a 0,0175 m.rad. La Administración tomará en consideración el riesgo posiblemente presentado por las aberturas, protegidas o no protegida, que puedan quedar temporalmente sumergidas dentro de los límites de la estabilidad residual.

f) La Administración juzgue suficiente la estabilidad en las etapas intermedias de la inundación.

Buques sin medios propios de propulsión

14) A las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de conformidad con lo dispuesto en las presentes reglas. A las gabarras que cumplan

i)La Regla 28, salvo por lo que respecta al párrafo 4), como si se tratara de un buque del tipo "A";

ii)los párrafos 8), 11) y 13) de la presente Regla;

y

iii)el párrafo 12) de la presente Regla, siempre que en toda la eslora del buque se suponga averiado uno cualquiera de los mamparos transversales, de un modo tal que se inunden simultáneamente dos compartimientos adyacentes dispuestos en sentido longitudinal, aunque tal avería no será aplicable a los mamparos límite de un espacio de máquinas.

b) En un buque de este tipo de eslora superior a 225 metros (738 pies), el espacio de máquinas será considerado como compartimiento inundable, pero con una permeabilidad de 0,85.

Condición inicial de carga

11) La condición inicial de carga antes de la inundación se determinará del modo siguiente:

a) buque cargado hasta su flotación en carga de verano en una condición hipotética de calados iguales;

b) al calcular la altura del centro de gravedad se aplicarán los siguientes principios:

i) la carga habrá de ser homogénea;

ii) todos los compartimientos de carga, excepto los mencionados en el inciso iii) del presente apartado, pero incluidos los compartimientos destinados a ir parcialmente cargados, se considerarán totalmente llenos, aunque en el caso de cargamentos líquidos cada compartimiento se considerará lleno en un 98 por ciento;

iii) si el buque está proyectado para navegar en su flotación en carga de verano con los compartimientos vacíos, éstos se considerarán vacíos siempre que el centro de gravedad así calculado no resulte más alto que el calculado con arreglo al inciso ii) del presente apartado;

iv) se supondrá que cada uno de los tanques y espacios destinados a contener consumos líquidos y sólidos se carga al 50 por ciento de su capacidad. Se supondrá asimismo que, para cada tipo de líquido, por lo menos un par de tanques transversales o un solo tanque central tienen máxima superficie libre, y se tendrán en cuenta el tanque o la combinación de tanques en que sea máximo el efecto de la superficie libre; se considerará que en cada uno de los tanques el centro de gravedad del contenido está en el centro del volumen del tanque. Los demás tanques se supondrán completamente vacíos o completamente llenos, y la distribución de los lo prescrito en los párrafos 2) y 3) se les podrán asignar francobordos "A".

a) La Administración examinará especialmente la estabilidad de las gabarras que transporten carga en la cubierta de intemperie.
Solamente podrán transportar cubertadas las gabarras a las que se se asigne el francobordo corriente de tipo "B".

b) Sin embargo, lo prescrito en las reglas 25, 26 3), 26 4) y 39 no se aplicará a las gabarras sin dotación.

c) A esas gabarras sin dotación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas de acero, o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25% inferior al calculado de conformidad con las presentes reglas.

- 199 -

F 115
f. 114

consumos líquidos entre dichos tanques se efectuará de modo que se obtenga la máxima altura posible del centro de gravedad por encima de la quilla;

v) para un ángulo de escora no superior a 50 en cada compartimiento que contenga líquidos, tal como prescribe el inciso ii) del presente apartado, excepto en el caso de los compartimientos que contengan consumos líquidos, tal como prescribe el inciso iv) del presente apartado, se tendrá en cuenta el máximo efecto de superficie libre; cabrá utilizar en lugar de ello, el efecto real de superficie libre, siempre que la Administración considere aceptables los métodos de cálculo;

vi) los pesos se calcularán tomando como base los siguientes valores de peso específico:

agua salada	1,025
agua dulce	1,000
combustible líquido	0,950
aceite diesel	0,900
aceite lubricante	0,900

Supuestos de avería

12) Los principios aplicables con respecto a las características de la avería supuesta son los siguientes:

a) se supone en todos los casos que la extensión vertical de la avería va desde la línea base hacia arriba, sin límite;

b) la extensión transversal de la avería es igual a B/5 o a 11,50 metros (37,7 pies), si esta magnitud es menor, medida hacia el interior desde el costado, perpendicularmente al eje longitudinal. del buque, al nivel de la flotación en carga de verano;

c) si una avería de menor extensión que la descrita en los apartados a) y b) del presente párrafo creara una condición de mayor gravedad, se supondrá esa menor extensión;

d) excepto en los casos en que el párrafo 10) a) prescriba otra cosa, la inundación quedará limitada a un solo compartimiento, situado entre mamparos transversales consecutivos, siempre que el límite longitudinal interior del compartimiento no esté incluido en la extensión transversal de la avería supuesta. Los mamparos transversales que limiten tanques laterales y cuya longitud no abarque toda la manga del buque, no se supondrán dañados, siempre que su longitud sea mayor que la extensión transversal de la avería supuesta que se prescribe en el apartado b) del presente párrafo.

Si un mamparo transversal forma bayonetas o nichos que no excedan de 3,05 metros (10 pies) de longitud, situados dentro de la extensión transversal de la avería supuesta tal como se define ésta en el apartado b) del presente párrafo, podrá considerarse intacto dicho mamparo transversal y el compartimiento



ES COPIA

- 200 -

adyacente podrá ser inundable aisladamente. Si, no obstante, dentro de la extensión transversal de la avería supuesta existe una bayoneta o un nicho de más de 3,05 metros (10 pies) de longitud en un mamparo transversal, los dos compartimientos adyacentes a ese mamparo se supondrán inundados. La bayoneta formada por el mamparo del rasel de popa y el techo de este rasel no se considerará como bayoneta a los efectos de la presente Regla; e) cuando un mamparo transversal principal esté abarcado por la extensión transversal de la avería supuesta y forme una bayoneta de más de 3,05 metros (10 pies) en la zona de un tanque de doble fondo o de un tanque lateral, los tanques de doble fondo o laterales adyacentes a la porción en bayoneta del mamparo transversal principal se considerarán como inundados simultáneamente. Si el citado tanque lateral tiene aberturas como, por ejemplo, bocas de carga de grano, que den a una o varias bodegas, tales bodega o bodegas se considerarán inundadas simultáneamente. De igual modo, en un buque proyectado para el transporte de cargas líquidas, si un tanque lateral tiene aberturas que den a compartimientos adyacentes, tales compartimientos se considerarán vacíos e inundados simultáneamente. Esta disposición se aplicará aunque esas aberturas estén provistas de dispositivos de cierre, excepto cuando tales dispositivos sean válvulas de compuerta montadas en mamparos situados entre tanques contiguos y controladas desde cubierta. Las tapas de registro con pernos próximos entre sí se consideran equivalentes a un mamparo no perforado, excepto en el caso de que haya aberturas en los tanques laterales superiores que hagan que dichos tanques y las bodegas estén en comunicación; f) si se prevé la inundación de dos compartimientos cualesquiera dispuestos en sentido longitudinal y adyacentes, la separación mínima entre mamparos estancos transversales principales será de 1/3L2/3 o de 14,5 metros (0,495L2/3 ó 47,6 pies), si esta magnitud es menor, para que puedan ser considerados eficaces. Si los mamparos transversales se encuentran a menor distancia entre sí, se supondrá que no existen de ellos tantos como sean necesarios para alcanzar la separación mínima entre mamparos. *Condición de equilibrio* 13) La condición de equilibrio después de inundación se considerará satisfactoria siempre que: a) la flotación final después de la inundación, teniendo en cuenta la inmersión, la escora y el asiento, quede por debajo del borde inferior de cualquier abertura por la cual pueda producirse la inundación progresiva. Comprenderán tales aberturas los tubos de aireación, los ventiladores y las aberturas que se cierren por medio de puertas estancas a la intemperie (aun cuando cumplan con la Regla 12) o tapas de escotilla	

f. 115

(aun cuando cumplan con la Regla 16 o con la Regla 19 4», y pueden excluir las aberturas que se cierren mediante tapas de registro y portas a ras de cubierta (que cumplan con la Regla 18), tapas de escotillas de carga del tipo descrito en la Regla 27 2), puertas estancas de bisagra situadas en un emplazamiento aprobado que permanezcan firmemente cerradas en el curso de la navegación, de lo que deberá quedar constancia en el Diario de navegación, puertas estancas de corredera accionadas a distancia y portillos del tipo de cristal fijo (que cumplan con la Regla 23);

b).cuando haya, abarcados por la supuesta extensión transversal de la avería, tal como se le define en el párrafo 12 b) de la presente Regia, tuberías, conductos o túneles, se tomen las medidas necesarias para que la inundación progresiva no pueda extenderse por medio de ellos a los compartimientos que no se hayan supuesto inundables en los cálculos para cada hipótesis de avería;

c).el ángulo de escora producido por la inundación asimétrica no exceda de 150. Podrá admitirse una escora máxima de I7°, si no se produce inmersión de ni

d).la altura metacéntrica en la condición de inundación sea positiva;

e).cuando, dado que se sumerja cualquier parte de la cubierta, situada fuera del compartimiento que se supone inundado en una hipótesis determinada de avería, o en cualquier caso en que el margen de estabilidad en la condición de inundación pueda parecer dudoso, se investigue la estabilidad residual. Se le podrá considerar suficiente si la curva de brazos adrizaste tiene una amplitud mínima de 200 fuera de la posición de equilibrio, con un brazo adrizante máximo de por lo menos 0,1 metros (4 pulgadas) dentro de tal amplitud. El área abarcada por la curva de brazos adrizantes dentro de la mencionada amplitud no será inferior a 0,0175 metros radiantes (0,689 pulgadas-radiantes). La Administración tomará en consideración el posible peligro creado por la existencia de aberturas, protegidas, o no protegidas, que puedan quedar temporalmente sumergidas en la amplitud de la estabilidad residual;

f).la Administración considere que es satisfactoria la estabilidad durante las etapas intermedias de la inundación.

Embarcaciones sin medios propios de propulsión

14) A las barcazas, gabarras y otras embarcaciones sin medios propios de propulsión se les asignarán francobordos de acuerdo con lo dispuesto en las presentes Reglas. A las gabarras que cumplan con lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 de la presente Regla se les podrán asignar francobordos del tipo "A".

a).La Administración cuidará especialmente de la estabilidad de las gabarras que transporten cargamentos en la cubierta de intemperie. Solamente podrán

transportar carga en cubierta las gabarras a las que se asigne el francobordo de los buques de tipo "B".

b) Sin embargo, no se aplicarán las disposiciones de las Reglas 25, 26 2) y 3), y 39 a las gabarras no tripuladas.

c) A esas gabarras sin tripulación que en la cubierta de francobordo solamente tengan pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas estancas frisadas de acero o de otro material equivalente, se les podrá asignar un francobordo un 25 por ciento menor que el calculado de acuerdo con las presentes Reglas.

Regla 28
Tablas de francobordo

Buques de tipo "A"

1) El francobordo tabular para los buques de tipo "A" se determinará por medio de la tabla siguiente:

TABLA A
Tabla de francobordo para buques de tipo "A"

Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
24	200	50	443	76	786
25	208	51	455	77	800
26	217	52	467	78	814
27	225	53	478	79	828
28	233	54	490	80	841
29	242	55	503	81	855
30	250	56	516	82	869
31	258	57	530	83	883
32	267	58	544	84	897
33	275	59	559	85	911
34	283	60	573	86	926
35	292	61	587	87	940
36	300	62	600	88	955
37	308	63	613	89	969
38	316	64	626	90	984
39	325	65	639	91	999
40	334	66	653	92	1014
41	344	67	666	93	1029
42	354	68	680	94	1044
43	364	69	693	95	1059
44	374	70	706	96	1074
45	385	71	720	97	1089
46	396	72	733	98	1105

Regla 28
Tablas de Francobordo

Buques de tipo "A"

1) El francobordo tabular para los buques de tipo "A" se determinará por medio de la tabla siguiente:

TABLA A
Tabla de francobordo para buques de tipo "A"

Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
24	200	50	443	76	786
25	208	51	455	77	800
26	217	52	467	78	814
27	225	53	478	79	828
28	233	54	490	80	841
29	242	55	503	81	855
30	250	56	516	82	869
31	258	57	530	83	883
32	267	58	544	84	897
33	275	59	559	85	911
34	283	60	573	86	926
35	292	61	587	87	940
36	300	62	600	88	955
37	308	63	613	89	969
38	316	64	626	90	984
39	325	65	639	91	999
40	334	66	653	92	1014
41	344	67	666	93	1029
42	354	68	680	94	1044
43	364	69	693	95	1059
44	374	70	706	96	1074
45	385	71	720	97	1089
46	396	72	733	98	1105
47	408	73	746	99	1120
48	420	74	760	100	1135

- 203 -

~~fs. 115~~
fs. 116

47	408	73	746	99	1120
48	420	74	760	100	1135
49	432	75	773	101	1151
102	1166	152	2000	202	2632
103	1181	153	2016	203	2641
104	1196	154	2032	204	2650
105	1212	155	2048	205	2659
106	1228	156	2064	206	2669
107	1244	157	2080	207	2678
108	1260	158	2096	208	2687
109	1276	159	2111	209	2696
110	1293	160	2126	210	2705
111	1309	161	2141	211	2714
112	1326	162	2155	212	2723
113	1342	163	2169	213	2732
114	1359	164	2184	214	2741
115	1376	165	2198	215	2749
116	1392	166	2212	216	2758
117	1409	167	2226	217	2767
118	1426	168	2240	218	2775
119	1442	169	2254	219	2784
120	1459	170	2268	220	2792
121	1476	171	2281	221	2801
122	1494	172	2294	222	2809
123	1511	173	2307	223	2817
124	1528	174	2320	224	2825
125	1546	175	2332	225	2833
126	1563	176	2345	226	2841
127	1580	177	2357	227	2849
128	1598	178	2369	228	2857
129	1615	179	2381	229	2865
130	1632	180	2393	230	2872
131	1650	181	2405	231	2880
132	1667	182	2416	232	2888
133	1684	183	2428	233	2895
134	1702	184	2440	234	2903
135	1719	185	2451	235	2910
136	1736	186	2563	236	2918
137	1753	187	2474	237	2925
138	1770	188	2486	238	2932
139	1787	189	2497	239	2939
140	1803	190	2508	240	2946
141	1820	191	2519	241	2953
142	1837	192	2530	242	2959
143	1853	193	2541	243	2966
144	1870	194	2552	244	2973
145	1886	195	2562	245	2979

49	432	75	773	101	1151
102	1166	152	2000	202	2632
103	1181	153	2016	203	2641
104	1196	154	2032	204	2650
105	1212	155	2048	205	2659
106	1228	156	2064	206	2669
107	1244	157	2080	207	2678
108	1260	158	2096	208	2687
109	1276	159	2111	209	2696
110	1293	160	2126	210	2705
111	1309	161	2141	211	2714
112	1326	162	2155	212	2723
113	1342	163	2169	213	2732
114	1359	164	2184	214	2741
115	1376	165	2198	215	2749
116	1392	166	2212	216	2758
117	1409	167	2226	217	2767
118	1426	168	2240	218	2775
119	1442	169	2254	219	2784
120	1459	170	2268	220	2792
121	1476	171	2281	221	2801
122	1494	172	2294	222	2809
123	1511	173	2307	223	2817
124	1528	174	2320	224	2825
125	1546	175	2332	225	2833
126	1563	176	2345	226	2841
127	1580	177	2357	227	2849
128	1598	178	2369	228	2857
129	1615	179	2381	229	2865
130	1632	180	2393	230	2872
131	1650	181	2405	231	2880
132	1667	182	2416	232	2888
133	1684	183	2428	233	2895
134	1702	184	2440	234	2903
135	1719	185	2451	235	2910
136	1736	186	2563	236	2918
137	1753	187	2474	237	2925
138	1770	188	2486	238	2932
139	1787	189	2497	239	2939
140	1803	190	2508	240	2946
141	1820	191	2519	241	2953
142	1837	192	2530	242	2959
143	1853	193	2541	243	2966
144	1870	194	2552	244	2973
145	1886	195	2562	245	2979
146	1903	196	2572	246	2986
147	1919	197	2582	247	2993



146	1903	196	2572	246	2986
147	1919	197	2582	247	2993
148	1935	198	2592	248	3000
149	1952	199	2602	249	3006
150	1968	200	2612	250	3012
151	1984	201	2622	251	3018
252	3024	290	3220	328	3353
253	3030	291	3224	329	3355
254	3036	292	3228	330	3358
255	3042	293	3233	331	3361
256	3048	294	3237	332	3363
257	3054	295	3241	333	3366
258	3060	296	3246	334	3368
259	3066	297	3250	335	3371
260	3072	298	3254	336	3373
261	3078	299	3258	337	3375
262	3084	300	3262	338	3378
263	3089	301	3266	339	3380
264	3095	302	3270	340	3382
265	3101	303	3274	341	3385
266	3106	304	3278	342	3387
267	3112	305	3281	343	3389
268	3117	306	3285	344	3392
269	3123	307	3288	345	3394
270	3128	308	3292	345	3396
271	3133	309	3295	347	3399
272	3138	310	3298	348	3401
273	3143	311	3302	349	3403
274	3148	312	3305	350	3406
275	3153	313	3308	351	3408
276	3158	314	3312	352	3410
277	3163	315	3315	353	3412
278	3167	316	3318	354	3414
279	3172	317	3322	355	3416
280	3176	318	3325	356	3418
281	3181	319	3328	357	3420
282	3185	320	3331	358	3422
283	3189	321	3334	359	3423
284	3194	322	3337	360	3425
285	3198	323	3339	361	3427
286	3202	324	3342	362	3428
287	3207	325	3345	363	3430
288	3211	326	3347	364	3432
289	3215	327	3350	365	3433

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.-

148	1935	198	2592	248	3000
149	1952	199	2602	249	3006
150	1968	200	2612	250	3012
151	1984	201	2622	251	3018
252	3024	290	3220	328	3353
253	3030	291	3224	329	3355
254	3036	292	3228	330	3358
255	3042	293	3233	331	3361
256	3048	294	3237	332	3363
257	3054	295	3241	333	3366
258	3060	296	3246	334	3368
259	3066	297	3250	335	3371
260	3072	298	3254	336	3373
261	3078	299	3258	337	3375
262	3084	300	3262	338	3378
263	3089	301	3266	339	3380
264	3095	302	3270	340	3382
265	3101	303	3274	341	3385
266	3106	304	3278	342	3387
267	3112	305	3281	343	3389
268	3117	306	3285	344	3392
269	3123	307	3288	345	3394
270	3128	308	3292	345	3396
271	3133	309	3295	347	3399
272	3138	310	3298	348	3401
273	3143	311	3302	349	3403
274	3148	312	3305	350	3406
275	3153	313	3308	351	3408
276	3158	314	3312	352	3410
277	3163	315	3315	353	3412
278	3167	316	3318	354	3414
279	3172	317	3322	355	3416
280	3176	318	3325	356	3418
281	3181	319	3328	357	3420
282	3185	320	3331	358	3422
283	3189	321	3334	359	3423
284	3194	322	3337	360	3425
285	3198	323	3339	361	3427
286	3202	324	3342	362	3428
287	3207	325	3345	363	3430
288	3211	326	3347	364	3432
289	3215	327	3350	365	3433

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.-

Los francobordos de los buques de más de 365 metros de eslora serán fijados por la Administración.-

- 205 -

os francobordos de los buques de más de 365 metros de eslora serán fijados por la Administración.-

TABLA A

Tabla de francobordo para buques de Tipo A

Eslora del buque (pies)	Franco bordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Franco bordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Franco bordo (pulgadas)
80	8,0	460	71,1	840	120,1
90	8,9	470	73,1	850	120,7
100	9,8	480	75,1	860	121,4
110	10,8	490	77,1	870	122,1
120	11,9	500	79,0	880	122,7
130	13,0	510	80,9	890	123,4
140	14,2	520	82,7	900	124,0
150	15,5	530	84,5	910	124,6
160	16,9	540	86,3	920	125,2
170	18,3	550	88,0	930	125,7
180	19,8	560	89,6	940	126,2
190	21,3	570	91,1	950	126,7
200	22,9	580	92,6	960	127,2
210	24,5	590	94,1	970	127,7
220	26,2	600	95,5	980	128,1
230	27,8	610	96,9	990	128,6
240	29,5	620	98,3	1000	129,0
250	31,1	630	99,6	1010	129,4
260	32,8	640	100,9	1020	129,9
270	34,6	650	102,1	1030	130,3
280	36,3	660	103,3	1040	130,7
290	38,0	670	104,4	1050	131,0
300	39,7	680	105,5	1060	131,4
310	41,4	690	106,6	1070	131,7
320	43,2	700	107,7	1080	132,0
330	45,0	710	108,7	1090	132,3
340	46,9	720	109,7	1100	132,6
350	48,8	730	110,7	1110	132,9
360	50,7	740	111,7	1120	133,2
370	52,7	750	112,6	1130	133,5
380	54,7	760	113,5	1140	133,8
390	56,8	770	114,4	1150	134,0
400	58,8	780	115,3	1160	134,3
410	60,9	790	116,1	1170	134,5
420	62,9	800	117,0	1180	134,7
430	65,0	810	117,8	1190	135,0
440	67,0	820	118,6	1200	135,2
450	69,1	830	119,3		

TABLA A

Tabla de francobordo para buques de Tipo A

Eslora del buque (pies)	Franco bordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Franco bordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Franco bordo (pulgadas)
80	8,0	460	71,1	840	120,1
90	8,9	470	73,1	850	120,7
100	9,8	480	75,1	860	121,4
110	10,8	490	77,1	870	122,1
120	11,9	500	79,0	880	122,7
130	13,0	510	80,9	890	123,4
140	14,2	520	82,7	900	124,0
150	15,5	530	84,5	910	124,6
160	16,9	540	86,3	920	125,2
170	18,3	550	88,0	930	125,7
180	19,8	560	89,6	940	126,2
190	21,3	570	91,1	950	126,7
200	22,9	580	92,6	960	127,2
210	24,5	590	94,1	970	127,7
220	26,2	600	95,5	980	128,1
230	27,8	610	96,9	990	128,6
240	29,5	620	98,3	1000	129,0
250	31,1	630	99,6	1010	129,4
260	32,8	640	100,9	1020	129,9
270	34,6	650	102,1	1030	130,3
280	36,3	660	103,3	1040	130,7
290	38,0	670	104,4	1050	131,0
300	39,7	680	105,5	1060	131,4
310	41,4	690	106,6	1070	131,7
320	43,2	700	107,7	1080	132,0
330	45,0	710	108,7	1090	132,3
340	46,9	720	109,7	1100	132,6
350	48,8	730	110,7	1110	132,9
360	50,7	740	111,7	1120	133,2
370	52,7	750	112,6	1130	133,5
380	54,7	760	113,5	1140	133,8
390	56,8	770	114,4	1150	134,0
400	58,8	780	115,3	1160	134,3
410	60,9	790	116,1	1170	134,5
420	62,9	800	117,0	1180	134,7
430	65,0	810	117,8	1190	135,0
440	67,0	820	118,6	1200	135,2
450	69,1	830	119,3		

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.-

Los francobordos de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración.-

Buques de tipo "B"

2)El francobordo tabular para buques de tipo "B" se determinar

TABLA B

Tabla de francobordo para buques de tipo "B"

Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buques (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
24	200	70	721	116	1609
25	208	71	738	117	1630
26	217	72	754	118	1651
27	225	73	769	119	1671
28	233	74	784	120	1690
29	242	75	800	121	1709
30	250	76	816	122	1729
31	258	77	833	123	1750
32	267	78	850	124	1771
33	275	79	868	125	1793
34	283	80	887	126	1815
35	292	81	905	127	1837
36	300	82	923	128	1859
37	308	83	942	129	1880
38	316	84	960	130	1901
39	325	85	978	131	1921
40	334	86	996	132	1940
41	344	87	1015	133	1959
42	354	88	1034	134	2979
43	364	89	1054	135	2000
44	374	90	1075	136	2021
45	385	91	1096	137	2043
46	396	92	1116	138	2065
47	408	93	1135	139	2087
48	420	94	1154	140	2109
49	432	95	1172	141	2130
50	443	96	1190	142	2151
51	455	97	1209	143	2171
52	467	98	1229	144	2190
53	478	99	1250	145	2209
54	490	100	1271	146	2229
55	503	101	1293	147	2250

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.-
Los francobordos de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración.-

Buques de tipo "B"

2)El francobordo tabular para buques de tipo "B" se determinará

TABLA B

Tabla de francobordo para buques de tipo "B"

Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buques (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslora del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
24	200	70	721	116	1609
25	208	71	738	117	1630
26	217	72	754	118	1651
27	225	73	769	119	1671
28	233	74	784	120	1690
29	242	75	800	121	1709
30	250	76	816	122	1729
31	258	77	833	123	1750
32	267	78	850	124	1771
33	275	79	868	125	1793
34	283	80	887	126	1815
35	292	81	905	127	1837
36	300	82	923	128	1859
37	308	83	942	129	1880
38	316	84	960	130	1901
39	325	85	978	131	1921
40	334	86	996	132	1940
41	344	87	1015	133	1959
42	354	88	1034	134	2979
43	364	89	1054	135	2000
44	374	90	1075	136	2021
45	385	91	1096	137	2043
46	396	92	1116	138	2065
47	408	93	1135	139	2087
48	420	94	1154	140	2109
49	432	95	1172	141	2130
50	443	96	1190	142	2151
51	455	97	1209	143	2171
52	467	98	1229	144	2190
53	478	99	1250	145	2209
54	490	100	1271	146	2229
55	503	101	1293	147	2250
56	516	102	1315	148	2271

- 207 -

Fs. 111
Fs-118

56	516	102	1315	148	2271
57	530	103	1337	149	2293
58	544	104	1359	150	2315
59	559	105	1380	151	2334
60	573	106	1401	152	2354
61	587	107	1421	153	2375
62	601	108	1440	154	2396
63	615	109	1459	155	2418
64	629	110	1479	156	2440
65	644	111	1500	157	2460
66	659	112	1521	158	2480
67	674	113	1543	159	2500
68	689	114	1565	160	2520
69	705	115	1587	161	2540
162	2560	212	3460	262	4177
163	2580	213	3475	263	4189
164	2600	214	3490	264	4201
165	2620	215	3505	265	4114
166	2640	216	3520	266	4227
167	2660	217	3537	267	4240
168	2680	218	3554	268	4252
169	2698	219	3570	269	4264
170	2716	220	3586	270	4276
171	2735	221	3601	271	4289
172	2754	222	3615	272	4302
173	2774	223	3630	273	4315
174	2795	224	3645	274	4327
175	2815	225	3660	275	4339
176	2835	226	3675	276	4350
177	2855	227	3690	277	4362
178	2875	228	3705	278	4373
179	2895	229	3720	279	4385
180	2915	230	3735	280	4397
181	2933	231	3750	281	4408
182	2952	232	3765	282	4420
183	2970	233	3780	283	4432
184	2988	234	3795	284	4443
185	3007	235	3808	285	4455
186	3025	236	3821	286	4467
187	3044	237	3835	287	4478
188	3062	238	3849	288	4490
189	3080	239	3864	289	4502
190	3098	240	3880	290	4513
191	3116	241	3893	291	4525
192	3134	242	3906	292	4537
193	3151	243	3920	293	4548
194	3167	244	3934	294	4560

57	530	103	1337	149	2293
58	544	104	1359	150	2315
59	559	105	1380	151	2334
60	573	106	1401	152	2354
61	587	107	1421	153	2375
62	601	108	1440	154	2396
63	615	109	1459	155	2418
64	629	110	1479	156	2440
65	644	111	1500	157	2460
66	659	112	1521	158	2480
67	674	113	1543	159	2500
68	689	114	1565	160	2520
69	705	115	1587	161	2540
162	2560	212	3460	262	4177
163	2580	213	3475	263	4189
164	2600	214	3490	264	4201
165	2620	215	3505	265	4114
166	2640	216	3520	266	4227
167	2660	217	3537	267	4240
168	2680	218	3554	268	4252
169	2698	219	3570	269	4264
170	2716	220	3586	270	4276
171	2735	221	3601	271	4289
172	2754	222	3615	272	4302
173	2774	223	3630	273	4315
174	2795	224	3645	274	4327
175	2815	225	3660	275	4339
176	2835	226	3675	276	4350
177	2855	227	3690	277	4362
178	2875	228	3705	278	4373
179	2895	229	3720	279	4385
180	2915	230	3735	280	4397
181	2933	231	3750	281	4408
182	2952	232	3765	282	4420
183	2970	233	3780	283	4432
184	2988	234	3795	284	4443
185	3007	235	3808	285	4455
186	3025	236	3821	286	4467
187	3044	237	3835	287	4478
188	3062	238	3849	288	4490
189	3080	239	3864	289	4502
190	3098	240	3880	290	4513
191	3116	241	3893	291	4525
192	3134	242	3906	292	4537
193	3151	243	3920	293	4548
194	3167	244	3934	294	4560
195	3185	245	3949	295	4572



195	3185	245	3949	295	4572
196	3202	246	3965	296	4583
197	3219	247	3978	297	4595
198	3235	248	3992	298	4607
199	3249	249	4005	299	4618
200	3264	250	4018	300	4630
201	3280	251	4032	301	4642
202	3296	252	4045	302	4654
203	3312	253	4058	303	4665
204	3330	254	4072	304	4676
205	3347	255	4085	305	4686
206	3363	256	4098	306	4695
207	3380	257	4112	307	4704
208	3397	258	4125	308	4714
209	3415	259	4139	309	4725
210	3430	260	4152	310	4736
211	3445	261	4165	311	4748
312	4757	330	4955	348	5140
313	4768	331	4965	349	5150
314	4779	332	4975	350	5160
315	4790	333	4985	351	5170
316	4801	334	4995	352	5180
317	4812	335	5005	353	5190
318	4823	336	5015	354	5200
319	4834	337	5025	355	5210
320	4844	338	5035	356	5220
321	4855	339	5045	357	5230
322	4866	340	5055	358	5240
323	4878	341	5065	359	5250
324	4890	342	5075	360	5260
325	4899	343	5086	361	5268
326	4909	344	5097	362	5276
327	4920	345	5108	363	5285
328	4931	346	5119	364	5294
329	4943	347	5130	365	5303

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración

TABLA B
Tabla de francobordo para buques de tipo "B"

196	3202	246	3965	296	4583
197	3219	247	3978	297	4595
198	3235	248	3992	298	4607
199	3249	249	4005	299	4618
200	3264	250	4018	300	4630
201	3280	251	4032	301	4642
202	3296	252	4045	302	4654
203	3312	253	4058	303	4665
204	3330	254	4072	304	4676
205	3347	255	4085	305	4686
206	3363	256	4098	306	4695
207	3380	257	4112	307	4704
208	3397	258	4125	308	4714
209	3415	259	4139	309	4725
210	3430	260	4152	310	4736
211	3445	261	4165	311	4748
312	4757	330	4955	348	5140
313	4768	331	4965	349	5150
314	4779	332	4975	350	5160
315	4790	333	4985	351	5170
316	4801	334	4995	352	5180
317	4812	335	5005	353	5190
318	4823	336	5015	354	5200
319	4834	337	5025	355	5210
320	4844	338	5035	356	5220
321	4855	339	5045	357	5230
322	4866	340	5055	358	5240
323	4878	341	5065	359	5250
324	4890	342	5075	360	5260
325	4899	343	5086	361	5268
326	4909	344	5097	362	5276
327	4920	345	5108	363	5285
328	4931	346	5119	364	5294
329	4943	347	5130	365	5303

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.
Los francobordos de los de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración

TABLA B
Tabla de francobordo para buques de tipo "B"

Eslora del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslora del buques (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)
80	8,0	270	36,5	460	83,1
90	8,9	280	38,7	470	85,6
100	9,8	290	41,0	480	88,1
110	10,8	300	43,3	490	90,6
120	11,9	310	45,7	500	93,1
130	13,0	320	48,2	510	95,6
140	14,2	330	50,7	520	98,1
150	15,5	340	53,2	530	100,6
160	16,9	350	55,7	540	103,0
170	18,3	360	58,2	550	105,4
180	19,8	370	60,7	560	107,7
190	21,3	380	63,2	570	110,0
200	22,9	390	65,7	580	112,3
210	24,7	400	68,2	590	114,6
220	26,6	410	70,7	600	116,8
230	28,5	420	73,2	610	119,0
240	30,4	430	75,7	620	121,1
250	32,4	440	78,2	630	123,2
260	34,4	450	80,7	640	125,3
650	127,3	840	161,2	1030	188,5
660	129,3	850	162,8	1040	189,8
670	131,3	860	164,3	1050	191,0
680	133,3	870	165,9	1060	192,3
690	135,3	880	167,4	1070	193,5
700	137,1	890	168,9	1080	194,8
710	139,0	900	170,4	1090	196,1
720	140,9	910	171,8	1100	197,3
730	142,7	920	173,3	1110	198,6
740	144,5	930	174,7	1120	199,9
750	146,3	940	176,1	1130	201,2
760	148,1	950	177,5	1140	202,3
770	149,8	960	178,9	1150	203,5
780	151,5	970	180,3	1160	204,6
790	153,2	980	181,7	1170	205,8
800	154,8	990	183,1	1180	206,9
810	156,4	1000	184,4	1190	208,1
820	158,0	1010	185,8	1200	209,3
830	159,6	1020	187,2		

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los de los buques de más de 1.200 pies de

Eslora del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslora del buques (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)
80	8,0	270	36,5	460	83,1
90	8,9	280	38,7	470	85,6
100	9,8	290	41,0	480	88,1
110	10,8	300	43,3	490	90,6
120	11,9	310	45,7	500	93,1
130	13,0	320	48,2	510	95,6
140	14,2	330	50,7	520	98,1
150	15,5	340	53,2	530	100,6
160	16,9	350	55,7	540	103,0
170	18,3	360	58,2	550	105,4
180	19,8	370	60,7	560	107,7
190	21,3	380	63,2	570	110,0
200	22,9	390	65,7	580	112,3
210	24,7	400	68,2	590	114,6
220	26,6	410	70,7	600	116,8
230	28,5	420	73,2	610	119,0
240	30,4	430	75,7	620	121,1
250	32,4	440	78,2	630	123,2
260	34,4	450	80,7	640	125,3
650	127,3	840	161,2	1030	188,5
660	129,3	850	162,8	1040	189,8
670	131,3	860	164,3	1050	191,0
680	133,3	870	165,9	1060	192,3
690	135,3	880	167,4	1070	193,5
700	137,1	890	168,9	1080	194,8
710	139,0	900	170,4	1090	196,1
720	140,9	910	171,8	1100	197,3
730	142,7	920	173,3	1110	198,6
740	144,5	930	174,7	1120	199,9
750	146,3	940	176,1	1130	201,2
760	148,1	950	177,5	1140	202,3
770	149,8	960	178,9	1150	203,5
780	151,5	970	180,3	1160	204,6
790	153,2	980	181,7	1170	205,8
800	154,8	990	183,1	1180	206,9
810	156,4	1000	184,4	1190	208,1
820	158,0	1010	185,8	1200	209,3
830	159,6	1020	187,2		

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración



ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

eslora serán fijados por la Administración

Regla 29

Corrección al francobordo para buques de eslora inferior a los 100 metros (328 pies)

El francobordo tabular para los buques de tipo "B", de eslora comprendida entre 24 metros (79 pies) y 100 metros (328 pies) con superestructuras cerradas de una longitud efectiva hasta de 35% de la eslora, se deberá incrementar en la siguiente cantidad:

$7{,}5\ (100-L)\left(0{,}35-\frac{E}{L}\right)$ milímetros

siendo L = eslora del buque en metros,

E = longitud efectiva de las superestructuras, en metros, según se define en la regla 35;

o bien

$0{,}09\ (328-L)\left(0{,}35-\frac{E}{L}\right)$ pulgadas

siendo L = eslora del buque en pies,

E = longitud efectiva de las superestructuras en pies, según se define en la regla 35.

Regla 30

Corrección por coeficiente de bloque

Cuando el coeficiente de bloque (C_b) es superior a 0,68, el francobordo tabular especificado en la regla 28, después de ser modificado, si hay lugar a ello, por las reglas 27 S), 27 10) y 29, se multiplicará por el factor

$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$

Regla 31

Corrección por puntal

1) Cuando D excede de $\frac{L}{15}$, el francobordo deberá aumentars

siendo $R=\frac{L}{0{,}48}$ para esloras inferiores a 120 metros y 250 para esloras de 120 metros o mayores;

o: $\left(D-\frac{L}{15}\right)$ R pulgadas, siendo $R=\frac{L}{131{,}2}$ para esloras inferiores a 393,6 pies y 3 para esloras de 393,6 pies y mayores.

2) Cuando D sea menor que $\frac{L}{15}$ no se hará reducción alguna, excepto en los buques con superestructuras cerradas que cubran al menos una longitud igual a 0,6 L en el centro del buque, o bien con un tronco completo, o una combinación de superestructuras cerradas separadas y troncos, que se

Regla 29

Corrección al francobordo para buques de eslora inferior a los 100 metros (328 pies)

El francobordo tabular para los buques de tipo "B", de eslora comprendida entre 24 metros (79 pies) y 100 metros (328 pies) con superestructuras cerradas de una longitud efectiva hasta de 35% de la eslora, se deberá incrementar en la siguiente cantidad:

$7{,}5\ (100-L)\left(0{,}35-\frac{E}{L}\right)$ milímetros

siendo L = eslora del buque en metros,

E = longitud efectiva de las superestructuras, en metros, según se define en la regla 35;

o bien

$0{,}09\ (328-L)\left(0{,}35-\frac{E}{L}\right)$ pulgadas

siendo L = eslora del buque en pies,

E = longitud efectiva de las superestructuras en pies, según se define en la regla 35.

Regla 30

Corrección por coeficiente de bloque

Cuando el coeficiente de bloque (C_b) es superior a 0,68, el francobordo tabular especificado en la regla 28, después de ser modificado, si hay lugar a ello, por las reglas 27 S), 27 10) y 29, se multiplicará por el factor

$\frac{C_b + 0{,}68}{1{,}36}$

El coeficiente de bloque no se supondrá superior a 1,0

Regla 31

Corrección por puntal

1) Cuando D excede de $\frac{L}{15}$, el francobordo deberá aumentarse 15

siendo $R=\frac{L}{0{,}48}$ para esloras inferiores a 120 metros y 250 para esloras de 120 metros o mayores;

o: $\left(D-\frac{L}{15}\right)$ R pulgadas, siendo $R=\frac{L}{131{,}2}$ para esloras inferiores a 393,6 pies y 3 para esloras de 393,6 pies y mayores.

2) Cuando D sea menor que $\frac{L}{15}$ no se hará reducción alguna, excepto en los buques con superestructuras cerradas que cubran al menos una longitud igual a 0,6 L en el centro del buque, o bien con un tronco completo, o una combinación de superestructuras cerradas

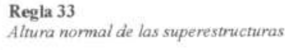
fs. 120

extiendan de manera continua de proa a popa, en cuyo caso el francobordo se reducirá en la proporción prescrita en el párrafo 1) de esta regla.

3) Cuando la altura de la superestructura o del tronco sea inferior a la normal, la reducción será proporcional a la relación entre la altura real y la altura normal definida en la regla 33.

Regla 32
Corrección por posición de la línea de cubierta

Cuando el puntal real hasta el borde superior de la marca de la línea de cubierta sea superior o inferior a D, la diferencia entre los puntales se añadirá o restará, respectivamente, al francobordo.



Regla 33
Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la

separadas y troncos, que se extiendan de manera continua de proa a popa, en cuyo caso el francobordo se reducirá en la proporción prescrita en el párrafo 1) de esta regla.

3) Cuando la altura de la superestructura o del tronco sea inferior a la normal, la reducción será proporcional a la relación entre la altura real y la altura normal definida en la regla 33.

Regla 32
Corrección por posición de la línea de cubierta

Cuando el puntal real hasta el borde superior de la marca de la línea de cubierta sea superior o inferior a D, la diferencia entre los puntales se añadirá o restará, respectivamente, al francobordo.

Regla 32 – 1
Corrección por nicho en la cubierta de francobordo

1) Cuando se disponga de un nicho en la cubieta de francobordo y éste no se extienda hasta los costados del buque, el francobordo calculado sin considerar el nicho se corregirá por tener en cuenta la consiguiente pérdida de flotabilidad. Esa corrección será iual al valor obtenido como resultado de dividir el volumen del nicho por el área del plano de flotación del buque a un 85% del puntal de trazado mínimo (véase figura 32-1.1)

2) La corrección se añadirá al francobordo obtenido después de haber aplicado todas las demás correcciones, salvo la relativa a la altura de proa.

3) Cuando el francobordo, corregido para tener en cuenta la pérdida de flotabilidad según se indica arriba, sea superior al francobordo geométrico inimo determinado a partir de un puntal de trazado medido hasta el fondo del nicho, podrá utilizarse este último valor.

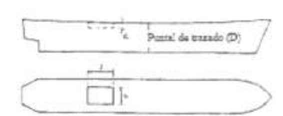


Figura 32-1.1

La corrección añadida al francobordo será igual a :

$$\frac{l \times b \times d}{\text{Área plano flotación a } 0.85D}$$

Regla 33
Altura normal de las superestructuras

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la



tabla siguiente:

Altura normal (en metros)

L (metros)	*Saltillo*	*Todas las demás superestructuras*
30 ó menos	*0,90*	*1,80*
75	*1,20*	*1,80*
125 ó más	*1,80*	*2,30*

Altura normal (en pies)

L(pies)	Saltillo	Todas las demás superestructuras
98,5 ó menos	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 ó más	5,9	7,5

Las alturas normales para esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

Regla 34
Longitud de las superestructuras

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2) de esta regla, la longitud de una superestructura (S) será la longitud media de aquella parte de la superestructura que quede dentro de la eslora. (L).

2) Cuando el mamparo final de una superestructura cerrada se extienda con una curvatura convexa regular, más allá de su intersección con los costados de la superestructura, la longitud de ésta se podrá incrementar basándose en un mamparo plano equivalente. Este incremento será de dos tercios de la extensión longitudinal hacia proa o hacia popa de la parte curva del mamparo. La flecha máxima que puede tenerse en cuenta al determinar este incremento será la mitad de la manga de la superestructura en el punto de intersección del extremo curvo de la superestructura con su costado.

tabla siguiente:

Altura normal (en metros)

L (metros)	*Saltillo*	*Todas las demás superestructuras*
30 ó menos	*0,90*	*1,80*
75	*1,20*	*1,80*
125 ó más	*1,80*	*2,30*

Altura normal (en pies)

L(pies)	Saltillo	Todas las demás superestructuras
98,5 ó menos	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 ó más	5,9	7,5

Regla 34
Longitud de las superestructuras

1) Excepto lo previsto en el párrafo 2) de esta regla, la longitud de una superestructura (S) será la longitud media de aquella parte de la superestructura que quede dentro de la eslora. (L).

Si un mamparo de una superestructura forma un nicho, la longitud efectiva de la superestructura se reducirá en un valor igual del área de la planta del nicho dividida por la anchura de la superestructura a la mitad de la longitud del nicho. Si el nicho es asimétrico con respecto al eje longitudinal del buque, se considerará que la parte más larga del nicho es aplicable a ambos costados del buque. No es necesario que un nicho tenga una cubierta por encima.

2) Cuando el mamparo final de una superestructura cerrada se extienda con una curvatura convexa regular, más allá Cuando su superestructura tenga una extensión cuya anchura a ambos lados del eje longitudinal sea como mínimo el 30% de la manga del buque, la longitud efectiva de la superestructura podrá incrementarse considerando un mamparo equivalente de la superestructura en forma de parábola. Esta parábola partirá desde el punto de la extensión y se extenderá hasta los costados del buque. La parábola estará totalmente contenida dentro de los límites de la superestructura y de sus extensiones.

Si la superestructura está retranqueada con respecto al costado hasta el límite permitido en la regla 3 10), el mamparo equivalente deberá calcularse basándose en la anchura real de la superestructura (y no en la manga del buque).

3) Las superestructuras que tengan mamparos extremos inclinados se considerarán como sigue:

a) Cuando la altura de la superestructura, haciendo abstracción de la pendiente, sea igual o inferior a la normal,

Regla 35
Longitud efectiva de las superestructuras

1) Excepto lo dispuesto en el párrafo 2) de esta regla, la longitud efectiva (E) de una superestructura cerrada de altura normal, será su longitud real.

2) En aquellos casos en que una superestructura cerrada de altura normal esté retranqueada o retirada de los costados del buque en la medida permitida en la regla 3 10), su longitud efectiva será su longitud modificada por la relación b/Bs, siendo:
"b" la anchura de la superestructura a la mitad de su longitud; y
"Bs" la manga del buque a la mitad de la longitud de la superestructura.
Cuando una superestructura esté retranqueada o retirada en una parte de su longitud, esta modificación se aplicará solamente a la parte retranqueada.

3) Cuando la altura de una superestructura cerrada sea menor de la normal, la longitud efectiva será su longitud real reducida en la relación de su altura real a la altura normal. Cuando la altura exceda de la altura normal no se hará ningún aumento para obtener la longitud efectiva de la superestructura.

4) La longitud efectiva de un saltillo, si está dotado a proa con un mamparo intacto, sera su longitud real, hasta un máximo de 0,6 L. Cuando el mamparo no sea intacto, el saltillo se considerará como una toldilla de altura inferior a la normal.

la longitud *S* se calculará según se indica en la figura 34.1

b) Cuando la altura sea superior a la normal, la longitud *S* se calculará según se indica en la figura 34.2.

c) Lo anterior será aplicable únicamente cuando la pendiente forme un ángulo igual o superior a 15°, la configuración se considerará como arrufo.



Figura 34.1 - Altura de superestructura igual o inferior a la altura normal *h*

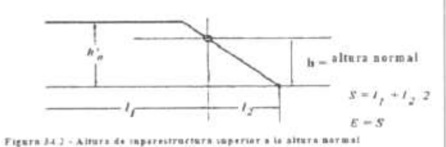


Figura 34.2 - Altura de superestructura superior a la altura normal

Regla 35
Longitud efectiva de las superestructuras

3) Excepto lo dispuesto en el párrafo 2) de esta regla, la longitud efectiva (E) de una superestructura cerrada de altura normal, será su longitud real.

4) En aquellos casos en que una superestructura cerrada de altura normal esté retranqueada con respecto a los costados del buque en la medida permitida en la regla 3 10), su longitud efectiva será su longitud modificada por la relación b/Bs, siendo:

"b" la anchura de la superestructura a la mitad de su longitud; y

"Bs" la manga del buque a la mitad de la longitud de la superestructura.
Cuando una superestructura esté retranqueada o retirada en una parte de su longitud, esta modificación se aplicará solamente a la parte retranqueada.

3) Cuando la altura de una superestructura cerrada sea menor de la normal, la longitud efectiva será su longitud real reducida en la relación de su altura real a la altura normal. Cuando la altura exceda de la altura normal no se hará ningún aumento para obtener la longitud efectiva de la superestructura.
(véanse las figuras 34.1 y 4.2).

Cuando la altura de una superestructura que tenga los mamparos extremos inclinados sea, haciendo abstracción de la pendiente, inferior a la normal, su longitud efectiva *E*, será la longitud *S* calculada según se indica en la figura 34.1, reducida en la relación de la altura real á la altura normal.



5) La longitud efectiva de las superestructuras que no sean cerradas será nula.

Regla 36
Troncos

1) Para que un tronco o construcción análoga que no se extienda de banda a banda del buque se considere eficaz, deberá cumplir con las siguientes condiciones:

a) el tronco será al menos tan resistente como una superestructura;

b) las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco, las brazolas y tapas de las escotillas cumplirán con las prescripciones de las reglas 13 a 16, inclusive, y la anchura del trancanil de la cubierta del tronco será de amplitud suficiente para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionará una rigidez lateral adecuada. Sin embargo, en la cubierta de francobordo se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con tapas estancas;

c) la cubierta del tronco o de varios troncos separados unidos a las superestructuras por pasarelas permanentes y eficaces, proporcionarán una plataforma longitudinal permanente de trabajo, dotada de barandillas;

d) los ventiladores estarán protegidos por el tronco, por tapas estancas o cualquier otro sistema equivalente;

e) en las partes de la cubierta de francobordo, en la zona del tronco, expuestas a la intemperie, existirán barandillas abiertas, al menos en la mitad de su longitud;

f) los tambuchos de maquinaria estarán protegidos por el tronco, por una superestructura de altura normal, por lo menos, o por una caseta de la misma altura y de

Cuando se instale una toldilla o un castillo de proa de altura inferior a la normal en un buque con un arrufo excesivo, pero que no tenga ninguna superestructura en su sección central de *0,2 L*, se podrá corregir la altura de la toldilla o del castillo de proa aumentando la altura real en un valor igual a la diferencia entre las curvas de arrufo real y normal. No se aplicará la reducción por exceso de arrufo prevista en la regla 38 16).

4) La longitud efectiva de un saltillo, si está dotado a proa con un mamparo intacto, será su longitud real, hasta un máximo de 0,6 L. Cuando el mamparo no sea intacto, el saltillo se considerará como una toldilla de altura inferior a la normal.

La longitud efectiva máxima de 0,6 L de una cubierta de saltillo se medirá a partir de de la perpendicular de popa incluso si el buque está dotado de una toldilla.

5) La longitud efectiva de las superestructuras que no se... cerradas será nula.

Regla 36
Troncos

1) Para que un tronco o construcción análoga que no se extienda de banda a banda del buque se considere eficaz, deberá cumplir con las siguientes condiciones:

a) el tronco será al menos tan resistente como una superestructura;

b) las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco, las brazolas y tapas de las escotillas cumplirán con las prescripciones de las reglas 13 a 16, inclusive, y la anchura del trancanil de la cubierta del tronco será de amplitud suficiente para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionará una rigidez lateral adecuada. Sin embargo, en la cubierta de francobordo se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con ta... estancas;

c) la cubierta del tronco o de varios troncos separados unidos a las superestructuras por pasarelas permanentes y eficaces, proporcionarán una plataforma longitudinal permanente de trabajo, dotada de barandillas;

d) los ventiladores estarán protegidos por el tronco, por tapas estancas o cualquier otro sistema equivalente;

e) en las partes de la cubierta de francobordo expuestas a la intemperie en la zona del tronco existirán barandillas abiertas, al menos en la mitad de su longitud, o también pueden instalarse portas de desagüe en la parte inferior de la armadura, conforme a la regla 24 2), siempre que su área represente el 33% de la superficie total de la armadura;

f) los tambuchos de maquinaria estarán protegidos por el

B.122

resistencia equivalente;

g) la anchura del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque; y

h) cuando no exista superestructura, la longitud del tronco será, al menos, igual a 0,6 L.

2) La longitud efectiva de un tronco eficaz será su longitud total reducida en la relación entre su anchura media y B.

3) La altura normal de un tronco será la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo.

4) Cuando la altura de un tronco sea menor de la normal, su longitud efectiva se reducirá en la relación entre las alturas real y normal. Cuando la altura de las brazolas de escotilla, en la cubierta del tronco sea menor que la exigida por la regla 15 1), la 'tura del tronco se reducirá en la diferencia entre la altura real y .a altura reglamentaria de las brazolas.

tronco, por una superestructura de altura normal, por lo menos, o por una caseta de la misma altura y de resistencia equivalente;

g) la anchura del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque; y

h) cuando no exista superestructura, la longitud del tronco será, al menos, igual a 0,6 L.

2) La longitud efectiva de un tronco eficaz será su longitud total reducida en la relación entre su anchura media y B.

3) La altura normal de un tronco será la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo.

4) Cuando la altura de un tronco sea menor de la normal, su longitud efectiva se reducirá en la relación entre las alturas real y normal. Cuando la altura de las brazolas de escotilla, en la cubierta del tronco sea menor que la exigida por la regla 14 1), la altura del tronco se reducirá en la diferencia entre la altura real y la altura reglamentaria de las brazolas.

5) Cuando la altura del tronco sea inferior a la normal y las brazolas de escotilla del tronco sean también de una altura inferior a la normal o no existan, la reducción de la altura real del tronco debido a la altura insuficiente de las brazolas de escotilla será la diferencia entre 600 mm y la altura real de de las brazolas, o 600 mm si no hay brazolas de escotilla. No se exigirá una reducción de la altura real del tronco cuando en la cubierta del tronco se instalen únicamente pequeñas escotillas de altura inferior a la normal, caso en el que se podrá eximir del cumplimiento de la prescripción relativa a la altura normal de las brazolas.

6) Las escotillas continuas podrán considerarse como un tronco en el cálculo del francobordo siempre que se cumplan las disposiciones del presente párrafo en todos sus aspectos.

El trancanil de la cubierta del tronco a que se hace referencia en el párrafo 1) b) se podrá instalar en el exterior del mamparo lateral del tronco siempre que se cumpla lo siguiente:

a) el trancanil así formado constituya un pasadizo despejado de 450 mm de anchura como mínimo en cada costado del buque;

b) el trancanil esté constituido por una plancha sólida dotada de soportes y refuerzos eficaces;

c) el trancanil esté situado lo más alto posible por encima de la cubierta de francobordo. En el cálculo del francobordo, la altura del tronco se reducirá a 600 mm como mínimo o en la medida que corresponda a la diferencia real entre el tope del tronco y el trancanil, si este valor es mayor;

d) os dispositivos de sujeción de las tapas de escotilla serán accesibles desde el trancanil o el pasadizo; y

e) la anchura del tronco se medirá entre sus mamparos laterales.



7) Cuando el tronco adyacente a la superestructura, como la toldilla, el puente o el castillo, se incluya en el cálculo de francobordo, no se dispondrán aberturas en la parte del mamparo que sea común en el tronco y la superestructura. No obstante, e podrán autorizar aberturas pequeñas, como las practicadas para el paso de tuberías y de cables o registros dotados de tapas sujetas mediante pernos.

8) Los costados de un tronco incluido en el cálculo de francobordo serán intactos, si bie se podrán autorizar portillos fijos y tapas de registro sujetas con pernos

Regla 37
Reducción por superestructuras y troncos

1) Cuando la longitud efectiva de las superestructuras y troncos sea igual a 1,0 L, la reducción del francobordo será de 350 milímetros, para 24 metros de eslora del buque, 860 milímetros, para 85 metros de eslora y 1.070 milímetros para 122 metros de eslora y esloras superiores (14 pulgadas para 79 pies de eslora del buque, 34 pulgadas para 279 pies de eslora y 42 pulgadas para 400 pies de eslora y esloras superiores); las reducciones correspondientes a esloras intermedias, se obtendrán por interpolación lineal.

2) Cuando la longitud total efectiva de las superestructuras y troncos sea inferior a 1,0 L, la reducción será un porcentaje obtenido de una de las tablas siguientes:

Porcentaje de reducción para buques de tipo "A"

	Longitud efectiva total de superestructuras y troncos										
	0	**0,1 L**	**0,2 L**	**0,3 L**	**0,4 L**	**0,5 L**	**0,6 L**	**0,7 L**	**0,8 L**	**0,9 L**	**1,0 L**
Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y troncos se obtendrán por interpolación lineal.

Regla 37
Reducción por superestructuras y troncos

1) Cuando la longitud efectiva de las superestructuras y troncos sea igual a 1,0 L, la reducción del francobordo será de 3[illegible] milímetros, para 24 metros de eslora del buque, 860 milímetr[illegible], para 85 metros de eslora y 1.070 milímetros para 122 metros de eslora y esloras superiores (14 pulgadas para 79 pies de eslora del buque, 34 pulgadas para 279 pies de eslora y 42 pulgadas para 400 pies de eslora y esloras superiores); las reducciones correspondientes a esloras intermedias, se obtendrán por interpolación lineal.

2) Cuando la longitud total efectiva de las superestructuras y troncos sea inferior a 1L, la reducción será un porcentaje obtenido de una de las tablas siguientes:

Porcentaje de reducción para buques de tipo "A"

	Longitud efectiva total de superestructuras y troncos										
	0	**0,1 L**	**0,2 L**	**0,3 L**	**0,4 L**	**0,5 L**	**0,6 L**	**0,7 L**	**0,8 L**	**0,9 L**	**1,0 L**
Porcentaje de reducción para todos los tipos de superestructuras	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y troncos se obtendrán por interpolación lineal.

Porcentaje de reducción para buques del tipo " B"

	Línea	Longitud efectiva total de superestructuras y troncos										
		0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Buques con castillo y sin puente aislado	I	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
Buques con castillo y puente aislado	II	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

os porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras se obtendrán por interpolación lineal.

3) Para buques del tipo " B ":

a) Cuando la longitud efectiva de un puente sea menor de 0,2 L, los porcentajes se obtendrán por interpolación lineal entre las líneas I y II.
b) Cuando la longitud efectiva de un castillo sea mayor de 0,4 L los porcentajes se obtendrán de la línea II.
c) Cuando la longitud efectiva de un castillo sea menor de 0,07 L, los porcentajes anteriores se reducirán en la siguiente cantidad:

$$5 \times \frac{(0{,}07\ L - f)}{0{,}07\ L}$$

siendo f la longitud efectiva del castillo.

Regla 38
Arrufo

Porcentaje de reducción para buques del tipo " B"

	Línea	Longitud efectiva total de superestructuras y troncos										
		0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Buques con castillo y sin puente aislado	I	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
Buques con castillo y puente aislado	II	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras se obtendrán por interpolación lineal.

3) En los buques de tipo "B" no se permite reducción alguna si la longitud efectiva del castillo de proa es inferior a 0,07 *L*.

Regla 38
Arrufo

- 218 -

Observaciones generales

1) El arrufo se medirá desde la cubierta en el costado hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla y que pase por el punto de la línea de arrufo correspondiente al centro del buque.

2) En buques proyectados con asiento de quilla, el arrufo se medirá respecto a una línea de referencia trazada paralelamente a la flotación de proyecto en carga.

3) En los buques de cubierta corrida y en los buques con superestructuras separadas, el arrufo se medirá en la cubierta de francobordo.

4) En buques en que la parte alta de los costados sea de forma no usual, existiendo un escalonamiento o discontinuidad en la parte alta de los costados, el arrufo se considerará en relación al puntal equivalente en el centro del buque.

5) En buques con una superestructura de altura normal que se extienda sobre toda la longitud de la cubierta de francobordo, el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura exceda a la altura normal, la diferencia mínima (Z) entre las alturas real y normal, se añadirá a cada una de las ordenadas extremas. Análogamente, las ordenadas intermedias, a distancias de 1/6 L y 1/3 L de cada una de las perpendiculares, se incrementarán en 0,444 Z y 0,111 Z, respectivamente.

6) Cuando la cubierta de una superestructura cerrada tenga al menos el mismo arrufo que la parte expuesta de la cubierta de francobordo, no se tendrá en cuenta el arrufo de la parte cerrada de la cubierta de francobordo.

7) Cuando una toldilla o un castillo cerrados sean de altura normal, con un arrufo mayor que el de la cubierta de francobordo, o sean de altura mayor que la normal, se aumentará el arrufo de la cubierta de francobordo en la forma prevista en el párrafo 12 de esta regla.

Observaciones generales

1) El arrufo se medirá desde la cubierta en el costado hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla y que pase por el punto de la línea de arrufo correspondiente al centro del buque.

2) En buques proyectados con asiento de quilla, el arrufo se medirá respecto a una línea de referencia trazada paralelamente a la flotación de proyecto en carga.

3) En los buques de cubierta corrida y en los buques con superestructuras separadas, el arrufo se medirá en la cubierta de francobordo.

4) En buques en que la parte alta de los costados sea de forma no usual, existiendo un escalonamiento o discontinuidad en la parte alta de los costados, el arrufo se considerará en relación puntal equivalente en el centro del buque.

5) En buques con una superestructura de altura normal que se extienda sobre toda la longitud de la cubierta de francobordo, el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura exceda a la altura normal, la diferencia mínima (Z) entre las alturas real y normal, se añadirá a cada una de las ordenadas extremas. Análogamente, las ordenadas intermedias, a distancias de 1/6 L y 1/3 L de cada una de las perpendiculares, se incrementarán en 0,444 Z y 0,111 Z, respectivamente.

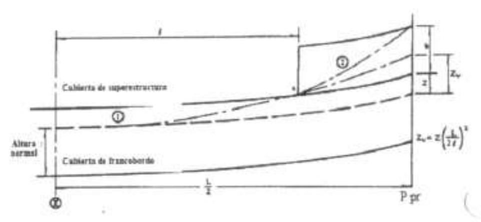


Figura 38.1

6) Cuando la cubierta de una superestructura cerrada tenga al menos el mismo arrufo que la parte expuesta de la cubierta de francobordo, no se tendrá en cuenta el arrufo de la parte cerrada de la cubierta de francobordo.

7) Cuando una toldilla o un castillo cerrados sean de altura normal, con un arrufo mayor que el de la cubierta de francobordo, o sean de altura mayor que la normal, se aumentará el arrufo de la cubierta de francobordo en la forma prevista en el párrafo 12 de esta regla.

Cuando una toldilla o castillo estén dotados de dos niveles, se utilizará el método indicado en la figura 38.2

Curva de arrufo normal

8) Las ordenadas de la curva de arrufo normal se dan en el cuadro siguiente:

Curva de arrufo normal
(L en metros)

	Situación	*Ordenada (en milímetros)*	*Factor*
Mitad de popa	Perpendicular de popa	$25\ \left(\frac{L}{3}+10\right)$	1
	1/6 L desde la p. de Pp.	$11{,}1\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	1/3 L desde la p. de Pp.	$2{,}8\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	Centro del barco	0	1
Mitad de proa	Centro del barco	0	1
	1/3 L desde la p. de Pr.	$5{,}6\ \left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	1/6 L desde la p. de Pr.	$22{,}2\left(\frac{L}{3}+10\right)$	3
	Perpendicular de proa	$50\ \left(\frac{L}{3}+10\right)$	1

Curva de arrufo normal
(L en pies)

Figura 38.2

En las figuras 38.1 y 38.2 son aplicables las definiciones siguientes:

Z está definida en el párrafo 5); y

Zv es la ordenada extrema de una parábola normal virtual que pasa por el punto "X". Si Zv es superior a (Z + h), la ordenada extrema será igual a (Z + h), caso en el que no se considerará el punto "X" ni se tendrá en cuenta la curva 2.

Si la longitud de la superestructura del primer nivel es superior a 0,5 *l*, la parábola normal virtual comenzará en el centro del buque, según se indica en la figura 38.1.

Curva de arrufo normal

8) Las ordenadas de la curva de arrufo normal se dan en la tabla 38.1:

Curva de arrufo normal
(L en m)

	Situación	Ordenada (en mm)	Factor
Mitad de popa	Perpendicular de popa	$25\left(\frac{L}{3}+10\right)$	1
	1/6 L desde la P. de Pp.	$11.1\left(\frac{L}{3}-10\right)$	3
	1/3 L desde la P. de Pp.	$2.8\left(\frac{L}{3}-10\right)$	3
	Centro del buque	0	1
Mitad de proa	Centro del buque	0	1
	1/3 L desde la P. de Pr.	$5.6\left(\frac{L}{3}-10\right)$	3
	1/6 L desde la P. de Pr.	$22.2\left(\frac{L}{3}-10\right)$	3
	Perpendicular de proa	$50\left(\frac{L}{3}-10\right)$	1

Tabla 38.1

Medida de las variaciones respecto a la curva de arrufo normal

9) Cuando la curva de arrufo sea diferente de la normal, las cuatro ordenadas de cada una de las curvas en mitades de proa o de popa se multiplicarán por los factores correspondientes que se dan en la última columna de la tabla del párrafo 8). La diferencia entre las sumas de los productos así obtenidos y la de los productos correspondientes al arrufo normal, dividida por 8, indica la deficiencia o exceso de arrufo en las mitades de proa o de popa. La media aritmética de los valores así obtenidos expresa el exceso o



	Situación	Ordenada en pulgadas	Factor
Mitad de popa	Perpendicular de popa	0,1L+10	1
	1/6 L desde la p. de Pp	0,0444L+4,44	3
	1/3 L desde la p. de Pp.	0,0111L+1,11	3
	Centro del barco	0	1
Mitad de proa	Centro del barco	0	1
	1/3 L desde la p. de Pr.	0,0222L+2,22	3
	1/6 L desde la p. de Pr.	0,0888L+8,88	3
	Perpendicular de proa	0,2L+20	1

Medida de las variaciones respecto a la curva de arrufo normal

9) Cuando la curva de arrufo sea diferente de la normal, las cuatro ordenadas de cada una de las curvas en mitades de proa o de popa se multiplicarán por los factores correspondientes que se dan en la última columna de la tabla del párrafo 8). La diferencia entre las sumas de los productos así obtenidos y la de los productos correspondientes al arrufo normal, dividida por 8, indica la deficiencia o exceso de arrufo en las mitades de proa o de popa. La media aritmética de los valores así obtenidos expresa el exceso o deficiencia de arrufo de la cubierta.

10) Cuando el arrufo de la mitad de popa de la curva sea superior al normal y el correspondiente a la mitad de proa sea inferior al normal, no se concederá ninguna reducción del francobordo por el exceso de arrufo de la parte popa y solamente se considerará la deficiencia de arrufo de la parte de proa.

11) Cuando el arrufo de la mitad de proa de la curva exceda del normal y el correspondiente a la parte de popa de la curva no sea inferior al 75% del normal, se concederá la reducción de la parte en exceso. Cuando el arrufo de la mitad de popa sea inferior al 50% del normal no se concederá reducción por el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50 y el 75% del arrufo normal, se concederán reducciones intermedias por el exceso de arrufo a proa.

12) Cuando se conceda un exceso de arrufo por una toldilla o un castillo, se utilizará la siguiente fórmula:

$s = \frac{y}{3}\frac{L'}{L}$ en donde:

s = suplemento de arrufo, a deducir del defecto o añadir al

deficiencia de arrufo de la cubierta.

10) Cuando el arrufo de la mitad de popa de la curva sea superior al normal y el correspondiente a la mitad de proa sea inferior al normal, no se concederá ninguna reducción del francobordo por el exceso de arrufo de la parte popa y solamente se considerará el defecto de arrufo de la parte de proa.

11) Cuando el arrufo de la mitad de proa de la curva exceda del normal y el correspondiente a la parte de popa de la curva no sea inferior al 75% del normal, se concederá la reducción de la parte en exceso. Cuando el arrufo de la mitad de popa sea inferior al 50% del normal no se concederá reducción por el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50 y el 75% del arrufo normal, se concederán reducciones intermedias por el exceso de arrufo a proa.

12) Cuando se conceda un exceso de arrufo por una toldilla o castillo, se utilizará la siguiente fórmula:

$s = \frac{y}{3}\frac{L'}{L}$ en donde:

s el suplemento de arrufo, a deducir del defecto o añadir al exceso de arrufo,

y la diferencia entre las alturas real y normal de la superestructura en la perpendicular de popa o de proa,

L' la longitud media de la parte cerrada de la toldilla o castillo, hasta un máximo de 0,5 L; y

L la eslora del buque, según se define en la regla 3 1).

La fórmula arriba indicada da una curva parabólica, tangente a la curva de arrufo real en la cubierta de francobordo, y que corta a la ordenada extrema en un punto situado por debajo de la cubierta de la superestructura, a una distancia de esta cubierta igual a la alt normal de una superestructura. La cubierta de la superestructura no deberá estar en ningún punto a una altura inferior a la altura normal por encima de esta curva. Esta curva deberá usarse para determinar la curva de arrufo para las mitades de proa y de popa del buque.

13) a) Todo exceso a la altura de una superestructura que no se extienda hasta la perpendicular de popa no podrá considerarse una contribución al exceso de arrufo.

b) Cuando la altura de una superestructura sea inferior a la normal, la cubierta de superestructuras no deberá tener en ningún punto una altura inferior a la altura mínima de la superestructura por encima de la curva de arrufo virtual. A este fin, "*y*" será igual a la diferencia entre la altura real y la altura mínima de la superestructura en la perpendicular de proa o de popa.

c) En el caso de una cubierta de saltillo, solamente se concederá un exceso si la altura de dicha cubierta de saltillo es superior a la altura normal de "otras

B.124
B.125

exceso de arrufo,

y = diferencia entre las alturas real y normal de la superestructura en la perpendicular de popa o de proa,

L' = longitud media de la parte cerrada de la toldilla o castillo, hasta un máximo de 0,5 L,

L = eslora del buque, según se define en la regla 3 1) de este Anexo.

La fórmula arriba indicada da una curva parabólica, tangente a la curva de arrufo real en la cubierta de francobordo, y que corta a la ordenada extrema en un punto situado por debajo de la cubierta de la superestructura, a una distancia de esta cubierta igual a la altura normal de una superestructura. La cubierta de la superestructura no deberá estar en ningún punto a una altura, por encima de esta curva inferior a la altura normal. Esta curva deberá usarse para determinar la curva de arrufo para las mitades de proa y de popa del barco.

Corrección por variaciones respecto a la curva de arrufo normal

13) La corrección por arrufo deberá ser el defecto o exceso de arrufo (véanse párrafos 9) a 11) inclusive de esta regla) multiplicada por

$$0{,}75 - \frac{S}{2\,L}$$

siendo S la longitud total de superestructuras cerradas.

Adición por defecto de arrufo

14) Cuando el arrufo sea menor del normal la corrección por deficiencia de arrufo (véase párrafo 13) de esta regla) se añadirá al francobordo.

Reducción por exceso de arrufo

15) En los buques que tengan una superestructura cerrada que se extienda desde 0,1 L a proa, hasta 0,1 L a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo, calculada en la forma indicada en el párrafo 13) de esta regla, se deberá restar del francobordo; en los buques en que no exista superestructura cerrada situada en el centro del buque, no se hará reducción alguna en el francobordo; cuando una superestructura cerrada ocupe una extensión menor que desde 0,1 L a proa hasta 0,1 L a popa del centro del buque, la reducción se hará por interpolación lineal. La máxima reducción por exceso de arrufo será de 125 milímetros por cada 100 metros de eslora (11/2 pulgadas por cada 100 pies de eslora).

Regla 39

Altura mínima de proa

superestructuras" definida en la regla 33, y sólo en un valor igual a la diferencia entre la altura real de la cubierta de saltillo y la altura normal.

d) Cuando una toldilla o un castillo tengan mamparos extremos inclinados, se podrá conceder un exceso de arrufo por el exceso de altura. A este fin, se utilizará la fórmula que se indica en el párrafo 12), siendo los valores de "y" y L' los que se indican en la figura 38.3.

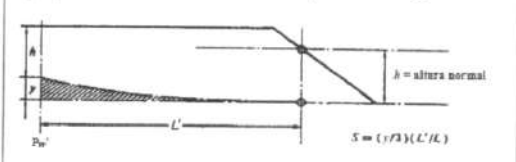


Figura 38.3 - Suplemento de arrufo S por exceso de altura

14) La corrección por arrufo deberá ser el defecto o exceso de arrufo (véanse los párrafos 9) a 11) inclusive) multiplicado por

$$0{,}75 - \frac{S_1}{2\,L}$$

siendo S_1 la longitud total S de la superestructuras cerradas definida en la regla 34, sin los troncos.

Adición por el defecto de arrufo

15) Cuando el arrufo sea inferior al normal, la corrección por defecto de arrufo (véase el párrafo 14) se añadirá al francobordo.

Reducción por exceso de arrufo

16) En los buques que tengan una superestructura cerrada que se extienda desde 0,1L a proa hasta 0,1L a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo, calculada en la forma indicada en el párrafo 14), se deberá restar el francobordo; en los buques en los que no haya una superestructura cerrada en el centro del buque, no se hará reducción alguna de francobordo; cuando una superestructura cerrada ocupe una extensión menor de 0,1L a proa hasta 0,1L a popa del centro del buque, la reducción se hará por interpolación lineal. La máxima reducción por exceso de arrufo será de 125 mm por cada 100 m de eslora.

Al aplicar lo dispuesto en el presente párrafo, la altura de la superestructura se relacionará con su altura normal. Cuando la altura de la superestructura o de la cubierta de saltillo sea inferior a la normal, la reducción será proporcional a la relación de su altura real y su altura normal.

Regla 39

Altura mínima de proa



1) La altura de proa, definida como distancia vertical, en la perpendicular de proa, entre la flotación correspondiente al francobordo de verano asignado y al asiento de proyecto, y el canto alto, en el costado, de la cubierta expuesta, no será inferior a los valores dados por las siguientes fórmulas: para buques de eslora inferior a 250 metros, $56 L (1 - \frac{L}{500}) \frac{1,36}{C_b + 0,68}$ milímetros; para buques de 250 metros y más de eslora $7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68}$ milímetros Siendo L la eslora del buque en metros, y C_b el coeficiente del bloque que no se tomará inferior a 0,68; o bien; para buques de eslora inferior a 820 pies: $0,672 L (1 - \frac{L}{1640} \frac{1,36}{C_b + 0,68}$ pulgadas para buques de 820 pies de eslora y más, $275,6 \frac{1,36}{Cb + 0,68}$ pulgadas siendo L la eslora del buque en pies, y C_b el coeficiente de bloque, que no se tomará inferior a 0,68.	1) La altura de proa (F_b), definida como distancia vertical, en la perpendicular de proa entre la línea flotación correspondiente al francobordo de verano asignado y al asiento de proyecto, y el canto alto, en el costado, de la cubierta expuesta, no será inferior a: F_b (FALTA FORMULA) siendo: F_b la altura mínima de proa calculada, en mm; L la eslora definida en la regla 3, en m; B la manga de trazado definida en la regla 3, en m; d_1 el calado en el 85% del puntal D, en m; C_b el coeficiente del bloque definido en la regla 3; C_{wf} el coeficiente del área de la flotación de proa de L/2: $C_{wf} = Awf / \{ (\frac{L}{2}) \times B \}$; A_{wf} el área de flotación a proa de $\frac{L}{2}$ para el calado de d_1, en m^2. En los buques a los que asignen francobordos para el transporte de madera en cubierta, se considerará el francobordo de verano (y no el francobordo de verano para el transporte de madera en cubierta) al aplicar lo dispuesto en el párrafo 1).
2) Cuando la altura de proa requerida según el párrafo 1) de esta regla se obtenga mediante arrufo, éste se extenderá por lo menos en un 15% de la eslora del buque, medido desde la perpendicular de proa. Cuando se obtenga disponiendo una superestructura, ésta se extenderá desde la roda hasta un punto situado al menos a 0,07 L a popa de la perpendicular de proa y deberá cumplir con las siguientes condiciones: a) para barcos de eslora no superior a 100 metros (328 pies) deberá ser cerrada, según la definición de la regla 3 10), y b) para buques de eslora mayor de 100 metros (328 pies) no necesitará cumplir con la regla 3 10), pero deberá estar provista de dispositivos de cierre que satisfagan a la Administración.	2) Cuando la altura de proa requerida según el párrafo 1) se obtenga mediante arrufo, éste se extenderá por lo menos en un 15% de la eslora del buque, medido desde la perpendicular de proa. Cuando se obtenga disponiendo una superestructura, ésta se extenderá desde la roda hasta un punto situado al menos 0,07L a popa de la perpendicular de proa y estará cerrada según la definición de la regla 3 10).
3) La Administración podrá conceder una consideración especial a los buques que para cumplir exigencias excepcionales de servicio no puedan satisfacer las prescripciones de los párrafos 1) y 2) de esta regla.	3) La Administración podrá conceder una consideración especial a los buques que para cumplir exigencias excepcionales de servicio no puedan satisfacer las prescripciones de los párrafos 1) y 2) de esta regla.

fs 125
fs. 126

4) a) El arrufo de la cubierta del castillo de proa podrá tenerse en cuenta, incluso si la longitud del castillo es inferior a 0,15L, pero superior a 0,07L, siempre que la altura del castillo no sea inferior a la mitad de la altura normal de superestructura definida en la regla 33 entre 0,07L y la perpendicular de proa

b) Cuando la altura del castillo de proa sea inferior a la mitad de la altura normal de superestructura definida en la regla 33, la altura de proa concedida podrá determinarse del modo siguiente:

i) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda a partir de un punto situado a popa de 0,15L, mediante una curva parabólica que parta del punto situado 0,15L a popa de la perpendicular de proa a una altura igual al puntal medido en el centro del buque, que pase por el punto de intersección del mamparo y la cubierta del castillo (como se ilustra en la figura 39.1) No obstante, si el valor de la altura indicada por h_t en la figura 39.1 es inferior a la altura indicada por h_b, h_t podrá sustituirse por h_b en la altura de proa disponible.

ii) Cuando la cubierta de francobordo tenga un arrufo que se extienda menos de 0,15L o no tenga arrufo, mediante una línea que parta del borde de la cubierta del castillo de proa en un punto situado a 0,07L y se prolongue paralelamente a la línea base hasta la perpendicular de proa (como se ilustra en la figura 39.2)

Standard parabola = Parábola normal

Figura 39.1

$$h_t = Z_b\left(\frac{0,15L}{x_b}\right)^2 - Z_t$$

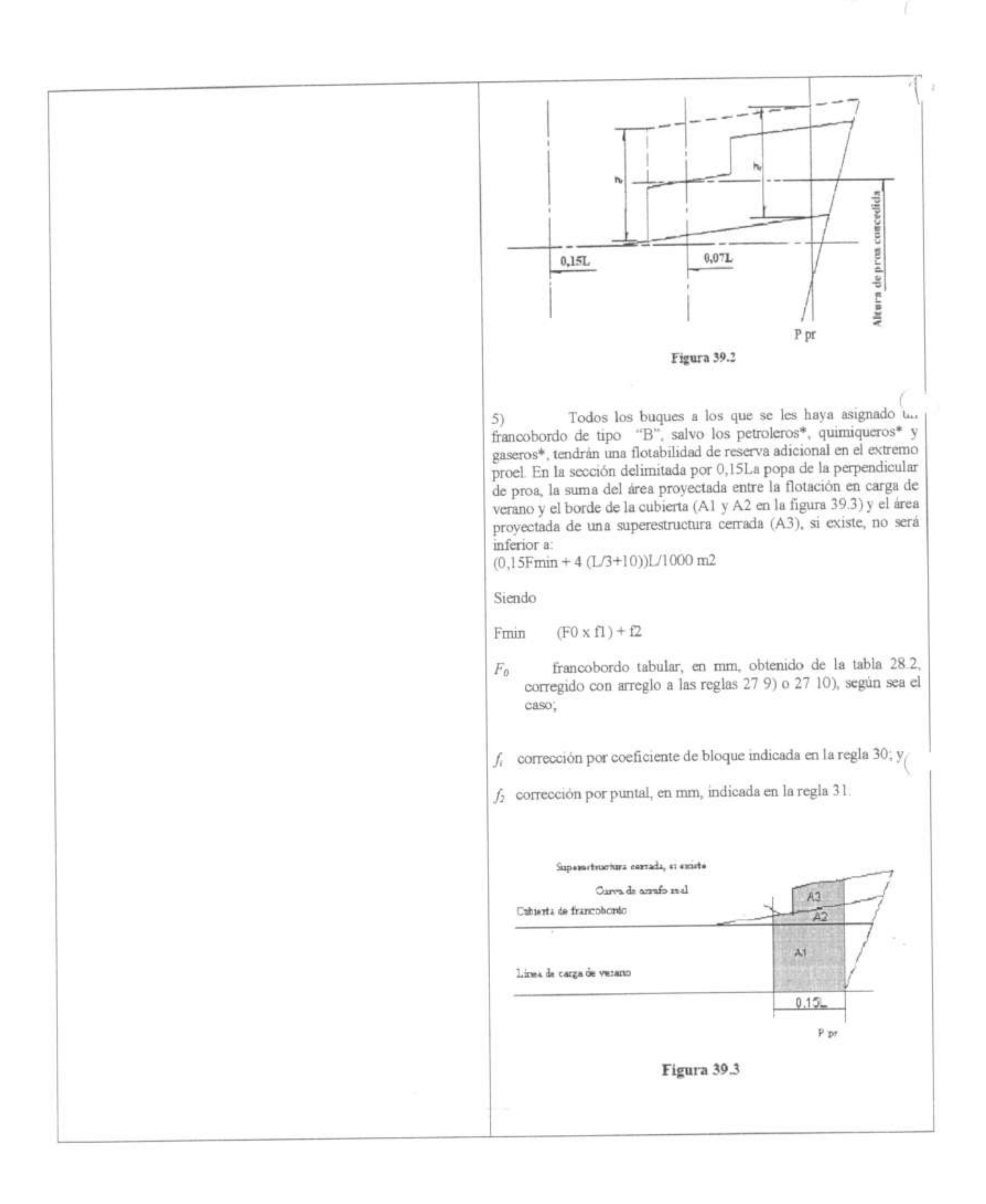


Figura 39.2

5) Todos los buques a los que se les haya asignado un francobordo de tipo "B", salvo los petroleros*, quimiqueros* y gaseros*, tendrán una flotabilidad de reserva adicional en el extremo proel. En la sección delimitada por 0,15La popa de la perpendicular de proa, la suma del área proyectada entre la flotación en carga de verano y el borde de la cubierta (A1 y A2 en la figura 39.3) y el área proyectada de una superestructura cerrada (A3), si existe, no será inferior a:

(0,15Fmin + 4 (L/3+10))L/1000 m2

Siendo

Fmin (F0 x f1) + f2

F_0 francobordo tabular, en mm, obtenido de la tabla 28.2, corregido con arreglo a las reglas 27 9) o 27 10), según sea el caso;

f_1 corrección por coeficiente de bloque indicada en la regla 30; y

f_2 corrección por puntal, en mm, indicada en la regla 31.

Figura 39.3

- 225 -

5.186
f.127

Regla 40 *Francobordos mínimos* *Francobordo de verano* 1) El francobordo mínimo de verano será el francobordo obtenido de las Tablas de la regla 28, modificado por las correcciones de las reglas 27, en la medida en que sea aplicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 y, si hay lugar a ello, la regla 39 de este Anexo. 2) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 1) de esta regla, pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no deberá ser inferior a 50 milímetros (2 pulgadas). Para los buques que tengan en las partes expuestas de la cubierta de francobordo escotillas con tapas que no satisfagan las prescripciones de las reglas 15 7), 16 ò 26, dicho francobordo no deberá ser inferior a 150 milímetros (6 pulgadas). *Francobordo tropical* 3) El francobordo mínimo en la zona tropical será el francobordo obtenido restando del de verano un cuarenta y ochoavo del calado de verano medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo. 4) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 3) de esta regla, pero sin la corrección por línea de cubierta, como se indica en la regla 32, no será inferior a 50 milímetros (2 pulgadas). Para buques que tengan en emplazamientos de clase 1 escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de las reglas 15 7), 16 o 26, el francobordo no será inferior a 150 milímetros (6 pulgadas). *Francobordo de invierno* 5) El francobordo mínimo de invierno será el francobordo obtenido añadiendo al francobordo de verano un cuarenta y ochoavo del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla hasta el centro del anillo de la marca de francobordo. *Francobordo para el Atlántico Norte, invierno* 6) El francobordo mínimo para buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) que naveguen por cualquier parte del Atlántico Norte, definido en la regla 52 (Anexo II), durante el periodo estacional de invierno, será el francobordo de invierno más 50 milímetros (2 pulgadas). Para los demás buques el francobordo para el Atlántico Norte, invierno, será el francobordo de invierno, *Francobordo de agua dulce* 7) El francobordo mínimo en agua dulce de densidad igual a la unidad se obtendrá restando del francobordo mínimo en agua salada.:	***Regla 40*** *Francobordos mínimos* *Francobordo de verano* 1) El francobordo mínimo de verano será el francobordo obtenido de las Tablas de la regla 28, modificado por las correcciones de las reglas 27, en la medida en que sea aplicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 y, si hay lugar a ello, la regla 39. 2) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 1) , pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no deberá ser inferior a 50 mm (2 pulgadas). Para los buques que tengan en emplazamientos de clase 1 escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de la regla 16, párrafos 1) a 5), o la regla 26 el francobordo no será inferior a 150 mm. *Francobordo tropical* 3) El francobordo mínimo en la zona tropical será el francobordo obtenido restando del francobordo de verano 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo. 4) El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 3), pero sin la corrección por línea de cubierta, como se indica en la regla 32, no será inferior a 50 mm. Para buques que tengan en emplazamientos de clase 1 escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de las reglas, 16 párrafos 1) a 5), o la regla 26, el francobordo no será inferior a 150 mm. *Francobordo de invierno* 5) El francobordo mínimo de invierno será el francobordo obtenido añadiendo al francobordo de verano 1/48 del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo. *Francobordo para el Atlántico Norte, invierno* 6) El francobordo mínimo para buques de eslora no superior a 100m que naveguen por cualquier parte del Atlántico Norte, definido en la regla 52 (Anexo II), durante el periodo estacional de invierno, será el francobordo de invierno más 50 mm. Para los demás buques el francobordo para el Atlántico Norte, invierno, será el francobordo de invierno. *Francobordo de agua dulce* 7) El francobordo mínimo en agua dulce de densidad igual a la unidad se obtendrá restando del francobordo mínimo en agua salada.: $\frac{\Delta}{40\,T}$ siendo Δ = el desplazamiento en agua salada, en toneladas, en la flotación en carga de verano;



centímetros (pulgadas) $\frac{\Delta}{40\,T}$

donde Δ = desplazamiento en agua salada, en toneladas, en la flotación en carga de verano
T = toneladas por centímetro (pulgada) de inmersión en agua salada, en la flotación en carga de verano.

8) Cuando el desplazamiento en la flotación en carga a de verano no pueda determinarse con seguridad, la deducción será un cuarenta y ochoavo del calado de verano medido desde el canto alto de la quilla hasta el centro del anillo de la marca de francobordo.

Capítulo IV
Prescripciones Especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera encubierta

Regla 41
Aplicación de este Capítulo

Las reglas 42 a 45 inclusive serán de aplicación solamente para buques a los que se asignen francobordos para transportar madera.

Regla 42
Definiciones

1) *Cubertada de madera.* El término "cubertada de madera" significa una carga de madera transportada sobre una parte sin cubrir de una cubierta de francobordo o de superestructura. Este término no incluye la pulpa de madera o cargas análogas.

2) *Línea de carga para el transporte de madera en cubierta.* Puede considerarse que una cubertada de madera proporciona al buque flotabilidad adicional y una mayor protección contra la mar. Por esta razón, a los buques que lleven carga de madera en cubierta se les podrá conceder una reducción en el francobordo, que se calculará de acuerdo con lo previsto en la regla 45 y se marcará en el costado del buque en la forma indicada en la regla 6 3) y 4). Sin embargo, con objeto de que este francobordo especial pueda concederse y usarse, la cubertada de madera deberá cumplir con ciertas condiciones, que se establecen en la regla 44, y el propio buque deberá también cumplir con determinadas condiciones en cuanto a su construcción, que se determinan en la regla 43.

Regla 43
Construcción del buque

Superestructura
1) Los buques deberán tener un castillo de altura normal omo mínimo, y de una longitud al menos de 0,07 L. Además, si el buque es de eslora inferior a 100 metros (328 pies) deberá tener a popa una toldilla de altura al menos igual a la normal, o un saltillo

T = las toneladas por centímetro de inmersión en agua salada, en la flotación en carga de verano.

8) Cuando el desplazamiento en la flotación en carga a de verano no pueda determinarse con seguridad, la deducción será un cuarenta y ochoavo del calado de verano medido desde el canto alto de la quilla hasta el centro del anillo de la marca de francobordo.

Capítulo IV
Prescripciones Especiales para buques a los que se asigne un francobordo para el transporte de madera encubierta

Regla 41
Aplicación del presente Capítulo

Las reglas 42 a 45 inclusive serán de aplicación solamente para buques a los que se asignen francobordos para transportar madera.

Regla 42

Definiciones

1) *Cubertada de madera.* El término "cubertada de madera" significa una carga de madera transportada sobre una parte sin cubrir de una cubierta de francobordo o de superestructura. Este término no incluye la pulpa de madera o cargas análogas.

2) Línea de carga para el transporte de madera en cubier Puede considerarse que una cubertada de madera proporciona buque flotabilidad adicional y una mayor protección contra la mar. Por esta razón, a los buques que lleven carga de madera en cubierta se les podrá conceder una reducción en el francobordo, que se calculará de acuerdo con lo previsto en la regla 45 y se marcará en el costado del buque en la forma indicada en la regla 6 3) y 4). Sin embargo, con objeto de que este francobordo especial pueda concederse y usarse, la cubertada de madera deberá cumplir con ciertas condiciones, que se establecen en la regla 44, y el propio buque deberá también cumplir con determinadas condiciones en cuanto a su construcción, que se determinan en la regla 43.

Regla 43
Construcción del buque

Superestructura
1) Los buques tendrán castillo de proa de altura normal como mínimo, y de una longitud al menos de 0,07 L. Además, si el buque es de eslora inferior a 100m tendrá a popa una toldilla de altura al menos igual a la normal, o una cubierta de saltillo con una caseta de

con una caseta o un tambucho sólidos, de acero, con la misma altura total al menos.

Tanques de doble fondo

2) Los tanques de doble fondo en la mitad de la eslora correspondiente al centro del buque deberán tener una subdivisión estanca longitudinal adecuada.

Amuradas

3) El buque deberá estar provisto de amuradas permanentes de una altura mínima de 1 metro (391/2 pulgadas), reforzadas de manera especial en el borde superior, soportadas por robustos barraganetes firmes a la cubierta y dotadas de las portas de desagüe necesarias, o bien de barandillas eficaces de la misma altura y de construcción especialmente robusta.

.egla 44

Estiba

Generalidades

1) Las aberturas en la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga, deberán estar firmemente cerradas y con las llantas colocadas. Los ventiladores deberán ser protegidos de manera eficiente.

2) La cubertada de madera deberá extenderse por lo menos sobre toda la longitud disponible, que es la longitud total del pozo o pozos entre superestructuras. Cuando no exista superestructura en el extremo de popa, la madera deberá extenderse por lo menos hasta el extremo popel de la escotilla de más a popa. La madera se estibará de la manera más compacta posible, hasta una altura al menos igual a la altura normal de una superestructura.

3) En los buques que naveguen durante el invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada sobre la ıbierta de intemperie no deberá exceder de un tercio de la manga máxima del buque.

4) La carga de madera en cubierta se estibará apretadamente, se amarrará y se trincará. No deberá interferir en modo alguno con la navegación y las faenas de a bordo.

Posteleros

5) Cuando la naturaleza de la madera requiera la instalación de posteleros, éstos deberán tener una resistencia adecuada, teniendo en cuenta la manga del buque; su separación será proporcional a la longitud y la naturaleza de los maderos transportados, pero no deberá exceder de 3 m (9,8 pies). Para afirmar los posteleros deberán proveerse angulares sólidos, tinteros metálicos o cualquier otro dispositivo de análoga eficacia.

Trincas

6) La carga de madera en cubierta deberá asegurarse de manera eficaz en toda su longitud por medio de trincas transversales independientes, espaciadas no más de 3m (9,8 pies) entre sí. Las orejetas para amarrar estas trincas deberán hacerse

al menos la misma altura total.

Tanques de doble fondo

2) Los tanques de doble fondo situados en la mitad de la eslora correspondiente al centro del buque tendrán un compartimiento longitudinal estanco adecuado.

Amuradas

3) El buque estará provisto de amuradas permanentes de una altura mínima de 1 m, reforzadas de manera especial en el borde superior, soportadas por robustos barraganetes firmes a la cubierta y dotadas de las portas de desagüe necesarias, o bien de barandillas eficaces de la misma altura y de construcción especialmente robusta.

Regla 44

Estiba

Generalidades

1) Las aberturas en la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga, irán firmemente cerradas y aseguradas. Los ventiladores y tubos de aireación contarán con una protección eficaz.

2) Las cubertadas de madera se extenderán ocupando al menos toda la longitud disponible, que será la longitud total del pozo o de los pozos situados entre superestructuras.

Cuando no haya superestructura limitativa en el extremo popel, la madera se extenderá al menos hasta el extremo popel de la escotilla situada más a popa.

Se extenderá la cubertada de madera de banda a banda acercándola lo más posible al costado del buque y dejando el espacio necesario para obstáculos como barandillas, barraganetes, pies derechos, acceso para el práctico, etc., a condición de que cualquier hueco así formado en el costado del buque no exceda de una media del 4% de la manga.

La madera se estibará, dándole la mayor solidez posible, hasta una altura igual al menos igual a la altura normal de una superestructura que no sea una cubierta de saltillo.

3) En los buques que naveguen en el invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada no excederá por encima de la cubierta expuesta a la intemperie de un tercio de la manga máxima del buque.

4) La cubertada de madera irá estibada de modo compacto, amarrada y sujeta. No entorpecerá en modo alguno la navegación ni la realización de trabajos necesarios a bordo.

Pies derechos

5) Cuando la naturaleza de la madera transportada exija el

firmes de manera eficaz a la traca de cinta o a la traca de trancanil de la cubierta a intervalos de no más de 3m (9.8 pies). La distancia desde un mamparo extremo de una superestructura a la primera orejeta no deberá ser mayor de 2 m (6,6 pies). Cuando no existan mamparos se dispondrán orejetas y trincas a 0,6 m (23 1/2 pulgadas) y 1,5 m (4,9 pies) de los extremos de la cubertada de la cubertada de madera.

7) Las trincas estarán formadas por cadenas de eslabones sin contrete de 19 mm (3/4 pulgadas) como mínimo, o por cables flexibles de resistencia equivalente, e irán provistas de ganchos de escape y tensores de rosca que serán accesibles en todo momento. Las trincas de cable deberán disponer de un trozo pequeño de cadena de eslabones largos, que permita regular su longitud.

8) Cuando los maderos o tablones sean de longitud menor de 3,6 m (11,8 pies), se reducirá la distancia entre trincas o se adoptarán otras medidas adecuadas segun la longitud de las piezas de madera.

9) Todos los accesorios necesarios para aferrar las trincas deberán tener una resistencia que corresponda a la resistencia de las trincas.

Estabilidad

10) Se deberá prever un margen seguro de estabilidad en todos los momentos del viaje, teniendo en cuenta tanto los posibles aumentos de peso por absorción de agua y formación de hielo, como las disminuciones por consumo de combustible y provisiones.

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de maquinas, etc.

11) Además de las prescripciones de la regla 25 5) de este Anexo, a cada banda de la cubertada se dispondrán barandillas o andariveles espaciados verticalmente no más de 33 cm. (13 pulgadas) hasta una altura al menos de 1m (39 1/2 pulgadas) por encima de la carga.

Aparatos de gobierno

12) Los aparatos de gobierno deberán protegerse de manera eficaz contra cualquier daño que les pueda producir la carga, y en la medida de lo posible serán accesibles. Se tomarán medidas eficaces para poder gobernar en caso de avería en el aparato de gobierno principal.

empleo de pies derechos, éstos tendrán la resistencia necesaria considerando la manga del buque; la resistencia de los pies derechos no será mayor que la de las amuradas y el espaciamiento entre ellos será el apropiado para la longitud y el tipo de las piezas transportadas, pero no excederá de 3 m. Se proveerán fuertes angulares, tinteros metálicos u otros medios igualmente eficaces para sujetar los pies derechos

Trincas

6) La cubertada de madera se sujetará de manera eficaz en toda su longitud mediante un sistema de trincas que la Administración juzgue aceptable según el tipo de las piezas transportadas.

Estabilidad

7) Se dispondrá lo necesario para que haya un margen de seguridad en cuanto a la estabilidad en todas las fases del viaje, teniendo en cuenta aumentos de peso como los debidos a absorción de agua o formación de hielo, si tal es el caso, y disminuciones de peso como las debidas a consumo de combustible y de provisiones.

Protección de la tripulación, acceso a los espacios de máquinas, etc.

8) Además de cumplir lo prescrito en la regla 25 5), a cada banda de la cubertada se instalarán barandillas o andariveles con esparcimiento intermedio, en sentido vertical, de no más de 300 mm hasta una altura mínima de 1 m por encima de la carga.

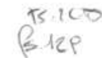
Además se instalará un andarivel, preferiblemente de cable con tensor acoplado, bien atesado, lo más cerca posible del eje longitudinal del buque.
Los candeleros de las barandillas y andariveles estarán espaciados de modo que no sea excesivo el seno del cable. Si la cubertada es de configuración irregular, se dispondrá una superficie de paso que ofrezca seguridad, de por lo menos 600 mm de ancho, por encima de aquélla y sujetándola por debajo del andarivel o cerca del mismo.

9) Cuando no se pueda cumplir lo prescrito en el párrafo 8), se utilizarán otros medios que a juicio de la Administración sean satisfactorios.

Medios para el gobierno del buque

10) Los medios para el gobierno del buque estarán protegidos de modo eficaz contra los daños que les pueda ocasionar la carga y, en la medida de lo posible, serán accesibles. Se dispondrá lo necesario para poder gobernar el buque en el supuesto de que se averíen los medios de gobierno principales.

- 229 -



Regla 45
Cálculo del francobordo

1) Los francobordos mínimos de verano se calcularán de acuerdo con las re las 27 5), 27 6), 27 11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 y 38, con la única diferencia de que los porcentajes que figuran en la regla 37 se sustituirán por los siguientes:

	Longitud efectiva total de las superestructuras										
		0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Porcentaje de leducción para todos los tipos de superestructuras	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Los porcentajes correspondientes *a* longitudes intermedias de superestructuras se obtendrán por interpolación lineal.

2) El francobordo de invierno para el transporte de madera en cubierta se obtendrá añadiendo al francobordo de verano para transporte de madera un treinta y seisavo del calado de trazado de verano para madera.

3) El francobordo de invierno en el Atlántico Norte para transporte de madera será el mismo francobordo de invierno en el Atlántico Norte prescrito en la regla 40 6).

4) El francobordo tropical para transporte de madera se obtendrá restando del francobordo de verano para transporte de madera un cuarenta y ochoavo del calado de trazado de verano correspondiente.

5) El francobordo de agua dulce para transporte de madera se calculará de acuerdo con la regla 40 7) a partir del francobordo de verano para transporte de madera.

Regla 45
Cálculo del francobordo

1) Los francobordos mínimos de verano se calcularán de acuerdo con las reglas 27 5), 27 6), 27 14), 28, 29, 30, 31, 32, 37 y 38, con la excepción de que los porcentajes que figuran en la regla 37 se sustituirán por los siguientes:

	Longitud efectiva total de las superestructuras										
		0, 1 L	0, 2 L	0, 3 L	0, 4 L	0, 5 L	0, 6 L	0, 7 L	0,8 L	0, 9 L	1,0 L
Porcentaje de deducción para todos los tipos de superestructuras	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

2) El francobordo de invierno para el transporte de madera se obtendrá añadiendo al francobordo de verano para transporte de madera 1/36 del calado de trazado de verano correspondiente.

3) El francobordo de invierno en el Atlántico Norte para transporte de madera será el mismo francobordo de invierno en el Atlántico Norte prescrito en la regla 40 6).

4) El francobordo tropical para transporte de madera se obtendrá restando del francobordo de verano para transporte de madera 1/48 del calado de trazado de verano correspondiente.

5) El francobordo de agua dulce para transporte de madera se calculará de acuerdo con la regla 40 7) a partir del francobordo de verano para transporte de madera, o de acuerdo con la Regla 40 8) a partir del calado de verano para el transporte de madera, medido desde el canto superior de la quilla hasta la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta.

6) Podrán asignarse francobordos para el transporte de

ANEXO II

Zonas, regiones y periodos estacionales

Las zonas y regiones definidas en este anexo están basadas, en general, en los criterios siguientes:

VERANO 10% como máximo de vientos de fuerza 8 Beaufort (34 nudos) o mayor

TROPICAL 1% como máximo de vientos de fuerza 8 Beaufort (34 nudos) o mayor. No más de una tormenta tropical cada 10 años, en una superficie de 5° en cuadro en uno cualquiera de los meses del año por separado.

Sin embargo, en algunas regiones especiales y por razones prácticas, se ha considerado conveniente adoptar cierta flexibilidad en la aplicación de este criterio.

A título informativo, se adjunta a este Anexo una carta de las zonas y regiones definidas a continuación.

Regla 46
Zonas y regiones periódicas de invierno del Hemisferio Norte

1) ***Zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte***

a) La zona periódica de invierno I del Atlántico Norte estará comprendida entre el meridiano de longitud 50° W desde la costa de Groenlandia hasta la latitud de 45° N, el paralelo de latitud 45° N hasta la longitud 15° W, el meridiano de longitud 15° W hasta la latitud de 60° N, y el paralelo de latitud 60° N hasta el meridiano de Greenwich, y este meridiano hacia el Norte.

Periodos estaciónales:

INVIERNO: 16 de octubre a 15 de abril
VERANO: 16 de abril a 15 de octubre

madera a buques que tengan francobordos reducidos de tipo "B", siempre que los francobordos para el transporte de madera se calculen a partir del francobordo ordinario de tipo "B".

7) La marca de francobordo de invierno para el transporte de madera y/o la marca del francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera se colocarán al mismo nivel que la marca del francobordo de invierno reducido de tipo "B" si la marca calculada del francobordo de invierno en el Atlántico Norte para el transporte de madera quedan por debajo de la marca de francobordo de invierno reducido en tipo "B".

ANEXO II

Zonas, regiones y periodos estacionales

Las zonas y regiones definidas en este Anexo están basadas, en general, en los criterios siguientes:

VERANO 10% como máximo de vientos de fuerza 8 Beaufort (34 nudos) o mayor

TROPICAL 1% como máximo de vientos de fuerza 8 Beaufort (34 nudos) o mayor. No más de una tormenta tropical cada 10 años, en una superficie de 5° en cuadro en uno cualquiera de los meses del año por separado.

Sin embargo, en algunas regiones especiales y por razones prácticas, se ha considerado conveniente adoptar cierta flexibilidad en la aplicación de este criterio.

A título informativo, se adjunta a este anexo una carta de las zonas y regiones definidas a continuación.

Regla 46
Zonas y regiones periódicas de invierno del Hemisferio Norte

1) ***Zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte***

a) La zona periódica de invierno I del Atlántico Norte estará comprendida entre el meridiano de longitud 50° W desde la costa de Groenlandia hasta la latitud de 45° N, el paralelo de latitud 45° N hasta la longitud 15° W, el meridiano de longitud 15° W hasta la latitud de 60° N, y el paralelo de latitud 60° N hasta el meridiano de Greenwich, y este meridiano hacia el Norte.

Periodos estaciónales:
INVIERNO: 16 de octubre a 15 de abril
VERANO: 16 de abril a 15 de octubre

b) La zona periódica de invierno II del Atlántico Norte estará comprendida entre el meridiano de longitud 68° 30'W desde la costa e los Estados Unidos hasta la

- 231 -

B-128
B-130

b) La zona periódica de invierno II del Atlántico Norte estará comprendida entre el meridiano de longitud 68° 30'W desde la costa e los Estados Unidos hasta la latitud 40° N, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de 36° N de latitud y 73° W de longitud, el paralelo de latitud 36° N hasta la longitud 25° W y la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Toriñana. Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte y el mar Báltico, limitado por el paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. *Periodos estaciones*: INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo VERANO: 1 de abril a 31 de octubre **2) *Región periódica de invierno del Atlántico Norte*** Los límites de la región periódica de invierno del Atlántico Norte serán: el meridiano de longitud 68° 30'W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud de 40° N, la loxodrómica desde este punto hasta la intersección meridional del meridiano de 61° W con la costa de Canadá y las costas orientales de Canadá y de los Estados Unidos. *Periodos estacionales*: Para barcos de eslora superior a 100 m (328 pies): INVIERNO: 16 de diciembre a 15 de febrero VERANO: 16 febrero a 15 de diciembre Para barcos de 100 m (328 pies) de eslora y menores INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo VERANO: 1 de abril a 31 de octubre **3) *Zona periódica de invierno del Pacífico Norte*** El límite meridional de la zona periódica de invierno del Pacífico Norte se define de la forma siguiente: el paralelo de latitud 50° N desde la costa oriental de la URSS hasta la costa occidental de Sakhalin, la costa occidental de Sakhalin hasta la extremidad meridional del cabo Kril'on, la loxodrómica desde este punto hasta Wakkanai, en la isla de Hokkaido, Japón, las costas oriental y meridional de Hokkaido hasta la longitud, de 145° E, el meridiano de longitud 145° E hasta la latitud 35° N, el paralelo de latitud 35° N hasta el meridiano de longitud 150° W y la loxodrómica desde este punto hasta la extremidad meridional de la isla de Dall, en Alaska.	latitud 40° N, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de 36° N de latitud y 73° W de longitud, el paralelo de latitud 36° N hasta la longitud 25° W y la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Toriñana. Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y laparte del mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte. *Periodos estaciones*: INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo VERANO: 1 de abril a 31 de octubre **2) *Región periódica de invierno del Atlántico Norte*** Los límites de la región periódica de invierno del Atlántico Norte serán: el meridiano de longitud 68° 30'W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud de 40° N, la loxodrómica desde este punto hasta la intersección meridional del meridiano de 61° W con la costa de Canadá y las costas orientales de Canadá y de los Estados Unidos. *Periodos estacionales*: Para barcos de eslora superior a 100 m (328 pies): INVIERNO: 16 de diciembre a 15 de febrero VERANO: 16 febrero a 15 de diciembre Para barcos de 100 m (328 pies) de eslora y menores: INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo VERANO: 1 de abril a 31 de octubre **3) *Zona periódica de invierno del Pacífico Norte*** El límite meridional de la zona periódica de invierno del Pacífico Norte se define de la forma siguiente: el paralelo de latitud 50° N desde la costa oriental de la URSS hasta la costa occidental de Sakhalin, la costa occidental de Sakhalin hasta la extremidad meridional del cabo Kril'on, la loxodrómica desde este punto hasta Wakkanai, en la isla de Hokkaido, Japón, las costas oriental y meridional de Hokkaido hasta la longitud, de 145° E, el meridiano de longitud 145° E hasta la latitud 35° N, el paralelo de latitud 35° N hasta el meridiano de longitud 150° W y la loxodrómica desde este punto hasta la extremidad meridional de la isla de Dall, en Alaska. *Periodos estacionales*: INVIERNO: 16 de octubre a 15 de abril

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de octubre a 15 de abril
VERANO: 16 de abril a 15 de octubre

Regla 47

Zona periódica de invierno del Hemisferio Sur

El límite norte de la zona periódica de invierno del Hemisferio Sur será el siguiente:

la loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente hasta el punto de latitud 34° S y de longitud 50° W, el paralelo de latitud 34° S hasta la longitud 17° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35° 10'S y de longitud 20° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34° S, y de longitud 28° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35° 30'S y de longitud 118° E, la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Grim en la costa noroeste de Tasmania, las costas septentrional y oriental de Tasmania hasta el punto más meridional de la isla de Bruny, la loxodrómica desde este punto hasta Black Rock Point en la isla Stewart, la loxodrómica desde este último hasta el punto de latitud 47° S y longitud 170° E, la loxodrómica desde este último punto hasta el punto de latitud 33° S y longitud 170° W y el paralelo de latitud 33° S y longitud 170° W y el paralelo de latitud 33° S hasta la costa occidental del continente americano.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de abril a 15 de octubre
VERANO: 16 de octubre a 15 de abril

Regla 48

Zona tropical

1) ***Límite norte de la zona tropical***

El límite norte de la zona tropical será:

el paralelo de latitud 130 N desde la costa oriental del continente americano hasta la longitud 60° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 10° N y longitud 58° W, el paralelo de latitud 10° N hasta la longitud 20° W, el meridiano de longitud 20° W

VERANO: 16 de abril a 15 de octubre

Regla 47

Zona periódica de invierno del Hemisferio Sur

El límite norte de la zona periódica de invierno del hemisferio sur será el siguiente:

la loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente hasta el punto de latitud 34° S y de longitud 50° W, el paralelo de latitud 34° S hasta la longitud 17° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35° 10'S y de longitud 20° E, loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34° S, y de longitud 28° E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35° 30' S y de longitud 118° E, la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Grim en la costa noroeste de Tasmania, las costas septentrional y oriental de Tasmania hasta el punto más meridional de la isla de Bruny, la loxodrómica desde este punto hasta Black Rock Point en la isla Stewart, la loxodrómica desde este último hasta el punto de latitud 47° S y longitud 170° E, la loxodrómica desde este último hasta el punto de latitud 33° S y longitud 170° W y el paralelo de latitud 33° S y longitud 170° W y el paralelo de latitud 33° S hasta el punto de latitud 33° S y longitud 79° W, luego la loxodrómica hasta el punto latitud 41° S y longitud75° W, luego la loxodrómica hasta el faro Punta Corona, isla de Chiloé, latitud 41° 47' S y longitud 73° 53' W, luego paralelamente a las costas septentrional, oriental y meridional de la isla Chiloé, hasta el punto de latitud 43° 20' S y longitud 74° 20' W, y luego al meridiano 74°20' W hasta el paralelo 45°45' S, incluyendo la zona interior los canales de Chiloé desde el meridiano 74° 20' W hacia el Este.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de abril a 15 de octubre
VERANO: 16 de octubre a 15 de abril

Regla 48

Zona tropical

1) ***Límite norte de la zona tropical***

El límite norte de la zona tropical será:

el paralelo de latitud 13° N desde la costa oriental del continente americano hasta la longitud 60° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 10° N y longitud 58° W, el paralelo de latitud 10° N hasta la

- 233 -

~~E.130~~
E.131

hasta la latitud 30° N y el paralelo de latitud 30° N hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África, el paralelo de latitud 8° N hasta la longitud 70°E, el meridiano de longitud 70° E hasta la latitud 130 N, el paralelo de latitud 13° N hasta la costa occidental de la India, la costa meridional de la India hasta el punto de latitud 10° 30'N en la costa oriental de la India, la loxodrómica desde este último punto hasta el punto de latitud T N y longitud 82° E, el meridiano de longitud 82° E hasta la latitud 8° N, el paralelo de latitud 8° N hasta la costa occidental de Malasia, la costa sureste de Asia hasta la costa oriental de Vietnam a una latitud 10° N, el paralelo de latitud 10° N hasta la longitud 145° E, el meridiano de longitud 145° E hasta la latitud 13° N y el paralelo de latitud 13° N hasta la costa occidental del continente americano.

ıigón se considerará situado en la línea divisoria entre la zona ıropical y la región periódica tropical.

2) ***Límite sur de la zona tropical***

El límite sur de la zona tropical será:

la loxodrómica desde el puerto de Santos, Brasil, hasta el punto donde el meridiano de longitud 40 W corta al trópico de Capricornio, el trópico de Capricornio hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África el paralelo de latitud 20° S hasta la costa occidental de Madagascar, las costas occidental y septentrional de Madagascar hasta la longitud 50° E, el meridiano de longitud 50° E hasta la latitud 10° S, el paralelo de latitud 10° S hasta la longitud 98° E, la loxodrómica desde este punto hasta Port Darwin, en Australia, las costas de Australia y de la isla de Wessel hacia el este hasta el cabo Wessel, el paralelo de latitud 11° S hasta la costa occidental del cabo York; desde la costa oriental del cabo York el paralelo de latitud 11° S hasta el meridiano de longitud 150° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 26° S y longitud 75° W, y la loxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30° S.

Coquimbo y Santos se considerarán situados en la línea divisoria entre las zonas tropical y de verano.

3) ***Regiones incluidas en la zona tropical***

Las siguientes regiones se considerarán incluidas en la zona tropical:

a) El canal de Suez, el mar Rojo y el golfo de Adén, desde Port Said hasta el meridiano 45° E.

Adén y Berbera se considerarán situados en el límite entre la zona tropical y la región periódica tropical.

b) El golfo Pérsico hasta el meridiano de longitud 59°

longitud 20° W, el meridiano de longitud 20° W hasta la latitud 30° N y el paralelo de latitud 30° N hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África, el paralelo de latitud 8° N hasta la longitud 70°E, el meridianode longitud 70° E hasta la latitud 130 N, el paralelo de latitud 13° N hasta la costa occidental de la India, la costa meridional de la India hasta el punto de latitud 10° 30'N en la costa oriental de la India, la loxodrómica desde este último punto hasta el punto de latitud T N y longitud 82° E, el meridiano de longitud 82° E hasta la latitud 8° N, el paralelo de latitud 8° N hasta la costa occidental de Malasia, la costa sureste de Asia hasta la costa oriental de Vietnam a una latitud 10° N, el paralelo de latitud 10° N hasta la longitud 145° E, el meridiano de longitud 145° E hasta la latitud 13° N y el paralelo de latitud 13° N hasta la costa occidental del continente americano.

Saigón se considerará situado en la línea divisoria entre la zona tropical y la región periódica tropical.

2) ***Límite sur de la zona tropical***

El límite sur de la zona tropical será:

la loxodrómica desde el puerto de Santos, Brasil, hasta el punto donde el meridiano de longitud 40 W corta al trópico de Capricornio, el trópico de Capricornio hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África el paralelo de latitud 20° S hasta la costa occidental de Madagascar, las costas occidental y septentrional de Madagascar hasta la longitud 50° E, el meridiano de longitud 50° E hasta la latitud 10° S, el paralelo de latitud 10° S hasta la longitud 98° E, la loxodrómica desde este punto hasta Port Darwin, en Australia, las costas de Australia y de la isla de Wessel hacia el este hasta el cabo Wessel, el paralelo de latitud 11° S hasta la costa occidental del cabo York; desde la costa oriental del cabo York el paralelo de latitud 11° S hasta el meridiano de longitud 150° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 26° S y longitud 75° W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 32° 47' S y longitud 72° Wy desde este punto el paralelo de latitud 32° 47' S hasta la costa occidental de América del Sur.

Valparaíso y Santos se considerarán situados en la línea divisoria entre las zonas tropical y de verano.

3) ***Regiones incluidas en la zona tropical***

Las siguientes regiones se considerarán incluidas en la zona tropical:

a) El canal de Suez, el mar Rojo y el golfo de Adén, desde Port Said hasta el meridiano 45° E.

Adén y Berbera se considerarán situados en el límite entre la zona tropical y la región periódica tropical.

b) El golfo Pérsico hasta el meridiano de longitud 59°

E.

c) La región limitada por el paralelo de latitud 22° S desde la costa oriental de Australia hasta el Gran Barrera de Arrecifes, después por esta barrera hasta el punto de latitud 11° S. El límite norte de esta región coincide con el límite meridional de la zona tropical.

Regla 49
Regiones periódicas tropicales

Las regiones periódicas tropicales serán las siguientes:

1) ***En el Atlántico Norte***

La región limitada:

al norte, por la loxodrómica desde cabo Catoche, en Yucatán, hasta el cabo San Antonio, en Cuba, la costa septentrional de Cuba hasta el punto de latitud 20° N y, desde aquí el paralelo de latitud 20° N hasta la longitud 20° W;

al oeste por la costa del continente americano;

al sur y al este, por el limite septentrional de la zona tropical.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de noviembre a 15 de julio
VERANO:	16 de julio a 31 de octubre

2) ***En el Mar de Arabia***

La región limitada:

al oeste de la costa de África, el meridiano de longitud 45° E en el Golfo de Aden, la costa meridional de Arabia y el meridiano de longitud 51° E en el Golfo de Omán;

al norte y al este, por las costas de Pakistán e India;

al Sur, por el limite septentrional de la zona tropical.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de septiembre a 31 de mayo
VERANO:	1 de junio a 31 de agosto

3) ***En el Golfo de Bengala***

El golfo de Bengala al norte del limite septentrional de la zona tropical:

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de diciembre a 30 de abril
VERANO:	1 de mayo a 30 de noviembre

E.

c) La región limitada por el paralelo de latitud 22° S desde la costa oriental de Australia hasta el Gran Barrera de Arrecifes, después por esta barrera hasta el punto de latitud 11° S. El límite norte de esta región coincide con el límite meridional de la zona tropical.

Regla 49
Regiones periódicas tropicales

Las regiones periódicas tropicales serán las siguientes:

1) ***En el Atlántico Norte***

La región limitada:

al norte, por la loxodrómica desde cabo Catoche, en Yucatán, hasta el cabo San Antonio, en Cuba, la costa septentrional de Cuba hasta el punto de latitud 20° N y, desde aquí el paralelo de latitud 20° N hasta la longitud 20° W;

al oeste por la costa del continente americano;

al sur y al este, por el limite septentrional de la zona tropical.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de noviembre a 15 de julio
VERANO:	16 de julio a 31 de octubre

3) ***En el Mar de Arabia***

La región limitada:

al oeste de la costa de África, el meridiano de longitud 4[illegible] E en el Golfo de Adén, la costa meridional de Arabia y meridiano de longitud 51° E en el Golfo de Omán;

al norte y al este, por las costas de Pakistán e India;

al Sur, por el limite septentrional de la zona tropical.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de septiembre a 31 de mayo
VERANO:	1 de junio a 31 de agosto

4) ***En el Golfo de Bengala***

El golfo de Bengala al norte del limite septentrional de la zona tropical:

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de diciembre a 30 de abril
VERANO:	1 de mayo a 30 de noviembre

~~fs 131~~
fs 132

4) *En el Océano Indico meridional*

a) La región limitada:

al norte y oeste por el límite meridional de la zona tropical y la costa oriental de Madagascar;

al sur por el paralelo de latitud 20° S;

al este por la loxodrómica que va desde el punto de latitud 20° S y longitud 50° E, hasta el punto de latitud 15° S y longitud 51°30' E y desde aquí por el meridiano de longitud 51° 30'E y desde aquí por el meridiano de longitud 51° 30' E hasta latitud 10° S.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de abril a 30 de noviembre
VERANO:	1 de diciembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

al norte por el límite meridional de la zona tropical;

al este por la costa de Australia;

al sur por el paralelo de latitud 15° S desde la longitud 51° 30' E hasta la longitud 114° E y desde aquí por el meridiano de longitud 114° E hasta la costa de Australia;

al oeste por el meridiano de longitud 51° 30'E.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de mayo a 30 de noviembre
VERANO:	1 de diciembre a 30 de abril

5) *En el mar de la China*

a región limitada:

al oeste y al norte por las costas de Vietnam y China desde el punto de latitud 10° N hasta Hong Kong;

al este por la loxodrómica desde Hong Kong hasta el puerto de Sual (Isla de Luzón) y por las costas occidentales de las islas de Luzón, Samar y Leyte, hasta la latitud 10° N;

al sur por el paralelo de latitud 10° N.

Hong Kong y Sual se consideran situados en el límite entre la región periódica tropical y la zona de verano.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	21 de enero a 30 de abril
VERANO:	1 de mayo a 20 de enero

6) En el Pacífico Norte

4) *En el Océano Indico meridional*

a) La región limitada:

al norte y oeste por el límite meridional de la zonatropical y la costa oriental de Madagascar;

al sur por el paralelo de latitud 20° S;

al este por la loxodrómica que va desde el punto de latitud 20° S y longitud 50° E, hasta el punto de latitud 15° S y longitud 51°30' E y desde aquí por el meridiano de longitud 51° 30'E y desde aquí por el meridiano de longitud 51° 30' E hasta latitud 10° S.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de abril a 30 de noviembre
VERANO:	1 de diciembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

al norte por el límite meridional de la zona tropical;

al este por la costa de Australia;

al sur por el paralelo de latitud 15° S desde la longitud 51° 30' E hasta la longitud 114° E y desde aquí por el meridiano de longitud 114° E hasta la costa de Australia;

al oeste por el meridiano de longitud 51° 30'E.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	1 de mayo a 30 de noviembre
VERANO:	1 de diciembre a 30 de abril

5) *En el mar de la China*

La región limitada:

al oeste y al norte por las costas de Vietnam y China desde el punto de latitud 10° N hasta Hong Kong;

al este por la loxodrómica desde Hong Kong hasta el puerto de Sual (isla de Luzón) y por las costas occidentales de las islas de Luzón, Samar y Leyte, hasta la latitud 10° N;

al sur por el paralelo de latitud 10° N.

Hong Kong y Sual se consideran situados en el límite entre la región periódica tropical y la zona de verano.

Periodos estacionales:

TROPICAL:	21 de enero a 30 de abril
VERANO:	1 de mayo a 20 de enero

6) En el Pacífico Norte

b) La región limitada: al norte por el paralelo de latitud 25° N,

al oeste por el meridiano de longitud 160° E;

- 236 -

a) La región limitada:

al norte por el paralelo de latitud 25° N;

al oeste por el meridiano de longitud 160° E;

al sur por el paralelo de latitud 13° N;

al este por el meridiano de longitud 130° W.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 31 de octubre
VERANO: 1 de noviembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

al norte y al este por la costa occidental del continente americano;

al oeste por el meridiano de longitud 123° W, desde la costa del continente americano hasta la latitud 33° N, y por la loxodrómica desde el punto de latitud 33° N y longitud 123° W, hasta el punto de latitud 13° N y longitud 105° W;

al sur por el paralelo de latitud 13° N.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de marzo a 30 de junio y 1 de noviembre a 30 de noviembre
VERANO: 1 de julio a 31 de octubre y 1 de diciembre a 28/29 de febrero.

7) En el Pacífico Sur

a) El golfo de Carpentaria al sur de la latitud 11° S.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo

b) La región limitada:
al norte y al este por el límite meridional de la zona tropical; al sur por el paralelo de latitud 24°S desde la costa oriental de Australia hasta el punto de longitud 154°E; de ahí por el meridiano de longitud 154°E hasta el Trópico de Capricornio; desde ahí por el T la latitud 20° S y de aquí por el paralelo de latitud 20°S hasta el punto en que corta al límite meridional de la zona tropical;

al oeste por los límites de la región situada en el interior de la Gran Barrera de Arrecifes, incluida en la zona tropical, y por la costa oriental de Australia.

Periodos estacionales:

al sur por el paralelo de latitud 13° N;

al este por el meridiano de longitud 130° W.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 31 de octubre
VERANO: 1 de noviembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

al norte y al este por la costa occidental del continente americano;

al oeste por el meridiano de longitud 123° W, desde la costa del continente americano hasta la latitud 33° N, y por la loxodrómica desde el punto de latitud 33° N y longitud 123° W, hasta el punto de latitud 13° N v longitud 105° W;

al sur por el paralelo de latitud 13° N.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de marzo a 30 de junio y 1 de noviembre a 30 de noviembre

VERANO: 1 de julio a 31 de octubre y 1 de diciembre a 28/29 de febrero.

7) En el Pacífico Sur

a) el golfo de Carpentaria al sur de la latitud 11° S.

Periodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

al norte y al este por el límite meridional de la zona tropical;

al sur por el paralelo de latitud 24°S desde la costa oriental de Australia hasta el punto de longitud 154°E; de ahí por el meridiano de longitud 154°E hasta el Trópico de Capricornio; desde aquí por el Trópico de Capricornio hasta la longitud 150° W, desde aquí por el meridiano de longitud 150° W hasta la latitud 20° S hasta el punto en que corta al límite meridional de la zona tropical; y

al oeste por los límites de la región situada en el interior de la Gran Barrera de Arrecifes, incluida en la zona tropical, y por la costa oriental de Australia. *Periodos estacionales:*

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo.

Regla 50
Zonas de verano

Las demás regiones constituyen las zonas de verano.
Sin embargo, para barcos de 100 m o menos de eslora, será región periódica de invierno, la región limitada:

al norte y al oeste por la costa oriental de los Estados Unidos.
al este por el meridiano de 68° 30'W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud 40° N y desde aquí por la loxodrómica hasta el punto de latitud 36° N y longitud 73° W.
al sur, por el paralelo de latitud 36° N;

eriodos estacionales:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo
VERANO: 1 de abril a 31 de octubre

Regla 51
Mares cerrados

1) Mar Báltico

Este mar, hasta el paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, se considerará como región periódica de invierno.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo
VERANO: 1 de abril a 31 de octubre

) Mar Negro

Este mar se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, la región situada al norte del paralelo de 44° N se considerará como región periódica de invierno.
Periodos estacionales:
INVIERNO: 1 de diciembre a 28/29 de febrero
VERANO: 1 de marzo a 30 de noviembre

3) *Mediterráneo*

Este mar se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, se considerará como región periódica de invierno la región limitada:

al norte y al oeste por las costas de Francia y España y el meridiano de longitud 3° E desde la costa de España hasta la latitud 40° N;

Regla 50
Zonas de verano

Las demás regiones constituyen las zonas de verano.
Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, será región periódica de invierno, la región limitada:

al norte y al oeste por la costa oriental de los Estados Unidos.
al este por el meridiano de 68° 30'W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud 40° N y desde aquí por la loxodrómica hasta el punto de latitud 36° N y longitud 73° W.
al sur, por el paralelo de latitud 36° N;

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo
VERANO: 1 de abril a 31 de octubre

Regla 51
Mares cerrados

1) Mar Báltico

Este mar, hasta el paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak, se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 m o menos de eslora, se considerará como región periódica de invierno.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo
VERANO: 1 de abril a 31 de octubre

2) *Mar Negro*

Este mar se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 o menos de eslora, la región situada al norte del paralelo de 44° N se considerará como región periódica de invierno.
Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de diciembre a 28/29 de febrero
VERANO: 1 de marzo a 30 de noviembre

3) *Mediterráneo*

Este mar se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 m o menos de eslora, se considerará como región periódica de invierno la región limitada:

al norte y al oeste por las costas de Francia y España y el meridiano de longitud 3° E desde la costa de España hasta la latitud 40° N;



al sur, por el paralelo de latitud 40° N desde el meridiano de longitud 3° E hasta la costa occidental de Cerdeña;

al este por las costas occidental y septentrional de Cerdeña desde la latitud 40° N hasta la longitud 9° E, por el meridiano de longitud 9° E, hasta la costa meridional de Córcega, por las costas occidental y septentrional de Córcega hasta la longitud 9° E y desde aquí por la loxodrómica hasta el cabo Sicié.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de diciembre a 15 de marzo
VERANO: 16 de marzo a 15 de diciembre

4) Mar del Japón

Este mar, al sur del paralelo de 50° N se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, la región comprendida entre el paralelo de latitud 50° N y la loxodrómica que va desde la costa oriental de Corea en la latitud 38° N hasta la costa occidental de Hokkaido, Japón, en la latitud 43° 12'N, se considerará como región periódica de invierno.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de diciembre a 28/29 de febrero
VERANO: 1 de marzo a 30 de noviembre

Regla 52

Línea de carga de invierno en el Atlántico Norte

La región del Atlántico Norte mencionada en la Regla 40 6) (Anexo I) comprenderá:

a) la parte de la zona periódica de invierno II del Atlántico Norte, situada entre los meridianos de 15° W y 50° W;

de longitud 3° E hasta la costa occidental de Cerdeña;

al este por las costas occidental y septentrional de Cerdeña desde la latitud 40° N hasta la longitud 9° E, por el meridiano de longitud 9° E, hasta la costa meridional de Córcega, por las costas occidental y septentrional de Córcega hasta la longitud 9° E y desde aquí por la loxodrómica hasta el cabo Sicié.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de diciembre a 15 de marzo
VERANO: 16 de marzo a 15 de diciembre

4) Mar del Japón

Este mar, al sur del paralelo de 50° N se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, la región comprendida entre el paralelo de latitud 50° N y la loxodrómica que va desde la costa oriental de Corea en la latitud 38° N hasta la costa occidental de Hokkaido, Japón, en la latitud 43° 12'N, se considerará como región periódica de invierno.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de diciembre a 28/29 de febrero
VERANO: 1 de marzo a 30 de noviembre

Regla 52

Línea de carga de invierno en el Atlántico Norte

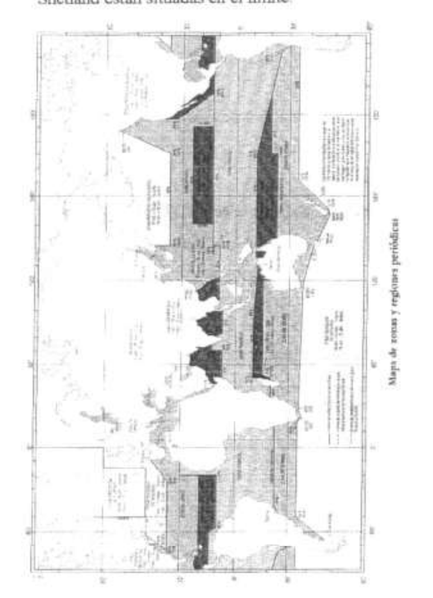
La región del Atlántico Norte mencionada en la Regla 40 6) (Anexo I) comprenderá:

a) la parte de la zona periódica de invierno II del Atlántico Norte, situada entre los meridianos de 15° W y 50° W;

b) a totalidad de la zona periódica de invierno I . Atlántico Norte, considerándose que las islas Shetland están situadas en el límite.

- 239 -

b) la totalidad de la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, considerándose que las islas Shetland están situadas en el límite.



Desplácese el límite de la zona periódica tropical de la costa de Australia, de la longitud de 120°E a la longitud de 114°E.

ANEXO III
Certificados

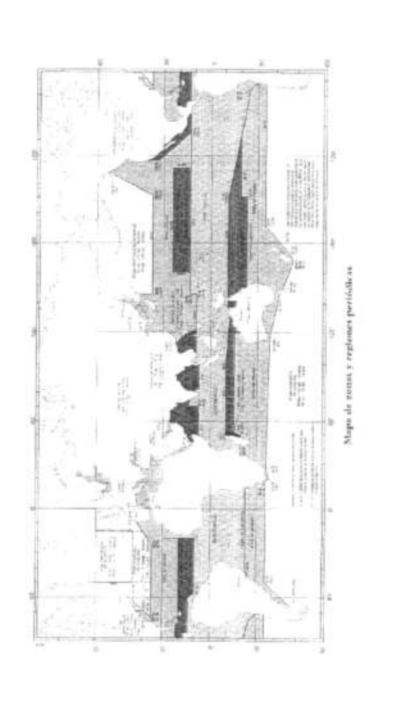
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO (1966)

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional de 1966, sobre Líneas de Carga, en nombre del Gobierno de

____

(nombre oficial completo del país)



Anexo III
Certificados

Modelo del Certificado Internacional de francobordo

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO

(Sello oficial) *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966,
en su forma modificada por el correspondiente Protocolo 1988,

Con la autoridad conferida por el gobierno de

____

(nombre del Estado)

por ______________________________________

(título oficial completo de la persona u organismo reconocido como competente en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional de 1966 sobre Líneas de Carga)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de registro	Eslora (L) Definida en el art. 2 8)

Francobordo asignado como: Tipo de barco

* buque nuevo / buque existente

* Tipo A / Tipo B / Tipo B con francobordo reducido / Tipo B con francobordo aumentado

Tachar lo que no corresponda

Francobordo medido desde la línea de cubierta	Situación de la Línea de Carga
....mm (pulgadas) (T)	
....mm (pulgadas) (V)	
....mm (pulgadas) (I)	
....mm (pulgadas) (ANI)	
....mm (pulgadas) (MT)	
....mm (pulgadas) (MV)	
....mm (pulgadas) (MANI)	

por ______________________________________
(persona u organización autorizada)

Datos relativos al buque[1]...

Nombre del buque...

Número o letras distintivos...

Puerto de matrícula...

Eslora (L) según se define en el artículo 2 8) (en metros)...........

Número IMO[2]...

[1] Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente.
[2] De conformidad con la resolución A.600 (15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene carácter voluntario.

Francobordo asignado como[3]: Tipo de buque[3]

Buque nuevo	Tipo 'A'
	Tipo 'B'
Buque existente	Tipo 'B' con francobordo reducido
	Tipo 'B' con francobordo aumentado

Tropical	....mm (T)	....mm por encima de (V)
Verano	....mm (V)	Borde superior, de la línea que pasa por el centro del anillo

- 241 -

ß 134
ß 135

debajo de (MV)	Invierno	....mm (I)	....mm por debajo de (V)
	Atlántico		....mm por debajo de (V)
	Norte invierno	....mm (ANI)	
	Madera Tropical	....mm (MT)	....mm por encima de (MV)
	Madera verano	....mm (MV)	....mm por encima de (V)
	Madera Invierno	....mm (MI)	....mm por debajo de (MV)
	Madera Atlántico		
	Norte invierno	....mm (MANI)	....mm por debajo de (MV)

NOTA: Los francobordos y líneas de carga que no sean aplicables no necesitan ser mencionados en el Certificado.

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera .... mm. Para el francobordo para madera .... mm.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a .... mm de la cubierta.... en el costado.

Se certifica que este buque ha sido visitado y que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.

Este certificado es verdadero hasta.......................... sometido a inspecciones periódicas de conformidad con el artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en..
(Lugar de expedición del certificado)

..........................19......
(Fecha de expedición)

....
(Firma del funcionario o agente que expide el certiificado)
y/o
(Sello de la autoridad que expide el certificado)

Si se firma, se añadirá el siguiente párrafo:

El infrascrito declara que esta debidamente autorizado por dicho gobierno para expedir el certificado.

....
(Firma)

Reducción en agua dulce para todos los francobordos, diferentes del de madera .... mm. Para el francobordo para madera .... mm.

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a .... mm de la cubierta .... en el costado.

FALTA IMAGEN

[3] Táchese según proceda.
[4] No es necesario consignar en el certificado los francobordos y líneas de carga que no sean aplicables. Las líneas de carga de compartimentado podrán consignarse e el certificado con carácter voluntario.

SE CERTIFICA:

1 Que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 del Convenio.

2 Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.

El presente certificado es válido hasta...........................[5] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio[6].

Expedido en..
(lugar de expedición del certificado)

....

NOTAS: 1.- Cuando un buque parta de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.

2.- Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente a la concesión para agua dulce indicada anteriormente. Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

Dorso del Certificado

Se certifica que en la inspección periódica prevista en el Artículo 14 1) e) del Convenio, este buque cumplía las prescripciones del Convenio.

En............................. Fecha...........................

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En............................. Fecha...........................

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En............................. Fecha...........................

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En............................. Fecha...........................

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

Habiendo cumplido este buque por completo las

(fecha de expedición) *(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)*

(sello o estampilla de la autoridad)

NOTAS: 1 Cuando un buque parta de un puerto situado e un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.

2 Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse en la cantidad correspondiente en la concesión de agua du' indicada interiormente. Cuando la densidad : diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

[5] Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 1) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.
[6] Véase la resolución MSC.172(79), en la parte 4 de esa publicación.

Referendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que en el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con l prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual: Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha.................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha.................................

- 243 -

F. 135
F. 136

prescripciones del Convenio, se prorroga la validez de este Certificado, de acuerdo, con el Artículo 19 2) del Convenio, hasta...

En.............................. Fecha............................

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION PARA FRANCOBORDO

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional de 1966, sobre Líneas de Carga, en nombre del Gobierno de

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual: Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c)

SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito e el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) del Convenio, hasta..

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

(nombre oficial completo del país)

por ______________________________
(título oficial completo de la persona u organización reconocida, de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional de Líneas de Carga, de 1966)

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Puerto de registro

Se certifica que el buque arriba mencionado queda exento de las disposiciones del Convenio de 1966, de conformidad con lo previsto en el Artículo 6 2)/Artículo 6 4)* de dicho Convenio.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque se exime, según lo previsto en el Artículo 6 2), son las siguientes:

....

....

....

El viaje para el cual se concede la exención, de conformidad con lo estipulado en el Artículo 6 4) es:

Desde: ....

Hasta: ....

*Táchese la aplicación que no se aplique.

Las condiciones a las cuales eventualmente está sometido el otorgamiento de la exención de conformidad con el Artículo 6 2) ó el 6 4) son las siguientes:

....

....

....

Este certificado es válido hasta. .... a reserva, en caso necesario, de las inspecciones periódicas, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 14 1) e) del Convenio.

Expedido en...

Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)

Lugar.................................

Fecha.................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como vál de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta...

Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)

Lugar.................................

Fecha.................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo para prorrogar la validez del certificado ha la llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) ó 19 6) sea aplicable

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)3 del Convenio, hasta...

Firmado.............................
(firma del funcionario autorizado)

Lugar.................................

Fecha.................................

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo para adelantar la fecha del vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

- 245 -

fs. 136
fs. 137

(*Lugar de expedición del certificado*)

.............................19......
(Fecha de expedición)

....
(*Firma del funcionario que expide el certificado*)
y/o
(*Sello de la autoridad expedidora*)

Si se firma, se añadirá el párrafo siguiente:
"El infrascrito declara que está debidamente autorizado por dicho Gobierno, para expedir este certificado"

....
(*Firma*)

Dorso del Certificado

Se certifica que este buque continúa cumpliendo con las condiciones para las cuales le fue concedida la exención.

En.. Fecha..........................
Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En.................................. Fecha.................................

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En.................................. Fecha.................................
Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En.................................. Fecha.................................
Firma y/o sello de la autoridad expedidora

Este buque continúa cumpliendo con las condiciones por las cuales se le concedió la exención y la validez de este certificado se extiende, de acuerdo con el Articulo 19 4) a) de este Convenio, hasta..

En.. Fecha..............................

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es..

Firmado..............................
(*firma del funcionario autorizado*)
Lugar..................................
Fecha..................................

(*sello o estampilla de la autoridad*)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es..

Firmado..............................
(*firma del funcionario autorizado*)
Lugar..................................
Fecha..................................

(*sello o estampilla de la autoridad*)

Modelo del Certificado internacional de exención relativo al francobordo

CERTIFICADO INTERNACIONALDE EXENCIÓN RELATIVO AL FRANCOBORDO

(Sello oficial) *(Estado)*

Expedido en virtud de las disposiciones del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1988,

Con la autoridad conferida por el Gobierno de

____
(*nombre del Estado*)

ES COPIA

Firma y/o sello de la autoridad expedidora	*por* ______________________________ *(persona u organización reconocida)* ***Datos relativos al buque***[1] Nombre del buque.. Número o letras distintivos... Puerto de matrícula.. Eslora *(L)* según se define en el artículo 2 8) (en metros)... Número IMO[2] .... [1] Los datos relativos al buque podrán indicarse también en casillas dispuestas horizontalmente. [2] De conformidad con la resolución A.600 (15) "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación", la inclusión de este dato tiene un carácter voluntario. SE CERTIFICA: Que el buque queda exento de las disposiciones del Convenio por aplicación de lo prescrito en el artículo 6 2)/ 6 4)[3] del mismo. Las disposiciones del Convenio de las que el buque queda exento en virtud de lo prescrito en el artículo 6 2), son las siguientes: .... El viaje para el cual se otorga la exención en virtud de lo prescrito en el artículo 6 4) es: Desde: .... Hasta: .... Condiciones, si las hubiere, en que se otorga la exención en

- 247 -

Fs. 132
Fs. 138

virtud de lo prescrito en el artículo 6 2) o el artículo 6 4):
....
....
....

El presente certificado es válido hasta.............................[4] a condición de que se realicen los reconocimientos anuales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 1) c) del Convenio[5].

Expedido en..
(lugar de expedición del certificado)

....
(fecha de expedición)

....
(firma del funcionario autorizado que expide el certificado)

(sello o estampilla de la autoridad)

[3] Táchese según proceda.
[4] Insértese la fecha de expiración especificada por la Administración de conformidad con el artículo 19 10) del Convenio. El día y el mes de esta fecha corresponden a la fecha de vencimiento anual tal como se define ésta en el artículo 2 9) del Convenio, a menos que dicha fecha se modifique de conformidad con el artículo 19 8) de dicho Convenio.
[5] Véase la resolución MSC.172(79), en la parte 4 de esta publicación.

Referendo de reconocimientos anuales

SE CERTIFICA que el reconocimiento anual efectuado de conformidad con lo prescrito en el artículo 14 1) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo.

Reconocimiento anual:

Firmado..................................
(firma del funcionario autorizado)

Lugar......................................

Fecha......................................

(sello o estampilla de la autoridad)

ES COPIA FIEL...

- 248 -

	Reconocimiento anual: Firmado.............................. *(firma del funcionario autorizado)* Lugar.................................. Fecha.................................. *(sello o estampilla de la autoridad)* Reconocimiento anual: Firmado.............................. *(firma del funcionario autorizado)* Lugar.................................. Fecha.................................. *(sello o estampilla de la autoridad)* Reconocimiento anual: Firmado.............................. *(firma del funcionario autorizado)* Lugar.................................. Fecha.................................. *(sello o estampilla de la autoridad)* **Reconocimiento anual de conformidad con el artículo 19 8) c)** SE CERTIFICA que en el reconocimiento efectuado conformidad con lo prescrito en el artículo 19 8) c) del Convenio, se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes del mismo. Firmado.............................. *(firma del funcionario autorizado)* Lugar.................................. Fecha.................................. *(sello o estampilla de la autoridad)* ***Referendo para prorrogar el certificado si su validez es inferior a cinco años, cuando el artículo 19 3) sea aplicable*** El buque cumple con las prescripciones pertinentes del

Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 3) del Convenio, hasta……………………………………………

Firmado…………………………
(firma del funcionario autorizado)
Lugar……………………………
Fecha……………………………

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo cuando, habiéndose efectuado el reconocimiento de renovación, el artículo 19 4) sea aplicable

El buque cumple con las prescripciones pertinentes del Convenio, y se aceptará el presente certificado como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 4) del Convenio, hasta……………………………………………

Firmado…………………………
(firma del funcionario autorizado)
Lugar……………………………
Fecha……………………………

(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo para prorrogar la validez del certificado hasta llegada al puerto de reconocimiento o por un periodo de gracia, cuando el artículo 19 5) o el artículo 19 6) sean aplicables

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 5)/19 6)3 del Convenio, hasta………………………………………………

Firmado…………………………
(firma del funcionario autorizado)
Lugar……………………………
Fecha……………………………



(sello o estampilla de la autoridad)

Referendo para adelantar la fecha de vencimiento anual cuando el artículo 19 8) sea aplicable

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es.......................................

Firmado..............................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha.............................

(sello o estampilla de la autoridad)

De conformidad con el artículo 19 8) del Convenio la nueva fecha de vencimiento anual es.......................................

Firmado..........................
(firma del funcionario autorizado)
Lugar.................................
Fecha................................

(sello o estampilla de la autoridad)

[3] Táchese según proceda.

19



Dirección de Tratados

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DIRECCIÓN GENERAL PARA ASUNTOS
TÉCNICO - ADMINISTRATIVOS
Montevideo ____________
Recibido ____________

DIRECCIÓN DE TRATADOS
PARA: Sra. Directora Dra. Inés Ubici
INFORME Nº /11
ASUNTO: Observaciones de Presidencia-falta de artículos y reglas.
Montevideo, 10 de noviembre de 2011.

Viene a esta Dirección, con observaciones de Presidencia, el Mensaje de Proyecto de Ley mediante el cual se aprueba el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 el cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000, que fuera adoptado en la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación el 11 de noviembre de 1988, , y las enmiendas 2003 y 2004 a dicho Protocolo adoptadas por sendas Resoluciones MSC.143 (77) y MSC.172 (79) entradas en vigor el 1 de enero de 2005 y 1 de julio de 2006 respectivamente.

Las observaciones referidas a la omisión de ciertos Artículos y Reglas del Protocolo de 1988, si bien son acertadas, las mismas sin embargo merecen la siguiente explicación:

a) El texto del Protocolo y Anexos fue recibido del Ministerio de Defensa Nacional tal cual fue elevado a consideración de la Asamblea General.

b) Los Artículos y Reglas que se omiten obedece a que los mismos no han sido modificados por Protocolo de 1988 manteniéndose la redacción original del Convenio de Líneas de Carga de 1966.

c) por tanto a fin de mejor proveer se adjunta el cuadro comparativo elaborado por la Armada Nacional (Prefectura Nacional Naval) que muestra las diferencias entre el Convenio de Líneas de Carga de 1966 y el Protocolo de 1988.

Con lo informado se eleva

Néstor Canessa

Compartiendo el informe precedente se devuelve a la Dirección General para Asuntos para Asuntos Técnicos Administrativos.

INES UBICI
Embajadora
Directora de Tratados

ES COPIA FIEL DEL TEXTO ORIGINAL

- 252 -

171





Ministerio de Relaciones Exteriores
República Oriental del Uruguay

DIRECCIÓN GENERAL PARA ASUNTOS TÉCNICO-ADMINISTRATIVOS



Prov. DGTA2
N°. 02249/2011
SG/mm
Montevideo, 21 de noviembre de 2011.

De acuerdo a lo expresado por la Dirección de Tratados pase al Departamento de Acuerdos con la Presidencia a sus efectos.

Ps. Soc. SILVANA GUERRA
Directora General para Asuntos
Técnico Administrativos



Comisión de Asuntos Internacionales

Anexo I al
Repartido Nº 168
Octubre de 2022

Carpeta Nº 1349 de 2012

PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA 1966 Y LAS ENMIENDAS 2003 Y 2004

A p r o b a c i ó n

I n f o r m e

———

- 1 -

COMISIÓN DE ASUNTOS INTERNACIONALES

——

INFORME

——

Señores Representantes:

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el agrado de informar y someter a su consideración el presente proyecto de ley por el cual se aprueba el "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, adoptado en la Conferencia Internacional sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación, el 11 de noviembre de 1988, el cual entró en vigor el 3 de febrero de 2000, y las Enmiendas 2003 y 2004 a dicho Protocolo", adoptadas por sendas Resoluciones MSC. 143 (77) y MSC. 172 (79), entradas en vigor el 1° de enero de 2005 y el 1° de julio de 2006 respectivamente.

ANTECEDENTES

El Convenio Internacional de Líneas de Carga, 1966 (LL/66) contempla aspectos referidos a garantizar la seguridad de la vida y de los bienes en el mar, asegurando la estabilidad del buque mediante la expedición de certificados de Franco-Bordo (es la distancia medida verticalmente en el centro del buque, desde la intersección de la cara superior de la cubierta de francobordo con la superficie exterior del forro, hasta la línea de carga correspondiente).

La República Oriental del Uruguay es miembro de este Convenio, el que fue incorporado a nuestra legislación por medio de la Ley N° 14.556, de 16 de agosto de 1976.

En el Convenio sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/66) se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

Las reglas tienen en cuenta posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año. El anexo técnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque.

El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanqueidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo.

Las líneas de carga asignadas deben marcarse a cada lado en el centro del buque, junto con la línea de cubierta. Los buques destinados al transporte de cubertadas de madera tienen asignado un francobordo más pequeño, ya que la cubertada proporciona protección contra el impacto de las olas.

El Protocolo de 1988 adoptado el 11 de noviembre de 1988 y entrado en vigor el 3 de febrero de 2003 introduce un sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio LL/66, con el fin de homogeneizar los períodos de validez de los certificados así como a los plazos que han de mediar entre los reconocimientos prescritos en el Convenio.

- 2 -

Al permitir que los reconocimientos obligatorios se lleven de manera paralela, el sistema contribuirá a reducir los costes y simplificar procedimientos, tanto para las Administraciones como para los armadores y las tripulaciones de los buques.

Dicho Protocolo de 1988 fue enmendado por:

Enmiendas de 2003 (Resolución MSC.143 (77))

Es una enmienda realizada al Anexo B del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, que fue aprobada el 5 de junio de 2003 mediante la Resolución MSC.143 (77) y que entró en vigor el 1º de enero de 2005.

Enmiendas de 2004 (Resolución MSC.172 (79))

Es una enmienda que fue aprobada el 9 de diciembre de 2004 entrada en vigor de forma internacional, 1º de julio de 2006.

Ambas enmiendas son de carácter estrictamente técnico.

CONTENIDO DEL PROTOCOLO

El Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, consta de un Preámbulo, treinta y cuatro artículos, y tres Anexos, cuyos principales aspectos de su contenido describiremos a continuación:

El Preámbulo consta de nueve artículos, referidos a Obligaciones generales (art. 1), Certificados existentes (art. 2), Comunicación de información (art. 3), Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión (art. 4), Entrada en vigor (art. 5), Enmiendas (art. 6), Denuncia (art. 7), Depositario (art. 8) e Idiomas (art. 9).

En cuanto al articulado del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 modificado por el Protocolo de 1988, los mismos refieren a: Obligación general con arreglo a los términos del Convenio (art. 1), Definiciones (art. 2), Disposiciones generales (art. 3), Ámbito de aplicación (art. 4), Excepciones (art. 5), Exenciones (art. 6), Fuerza mayor (art. 7), Equivalencias (art. 8), Aprobación con fines experimentales (art. 9), Reparaciones, modificaciones y transformaciones (art. 10), Zonas y regiones (art. 11), Inmersión (art. 12), Reconocimientos y marcas (art. 13), Reconocimientos iniciales, de renovación y anuales (art. 14), Conservación después de las visitas (art. 15), Expedición de los certificados (art. 16), Expedición de un certificado por otro Gobierno (art. 17), Forma de los certificados (art. 18), Duración y validez de los certificados (art. 19), Aceptación de los certificados (art. 20), Control (art. 21), Beneficio del convenio (art. 22), Accidentes (art. 23), Tratados y convenios anteriores (art. 24), Reglas especiales como consecuencia de acuerdos (art. 25), Comunicación de información (art. 26), Firma, aprobación y adhesión (art. 27), Entrada en vigor (art. 28), Enmiendas (art. 29), Denuncias (art. 30), Suspensión (art. 31), Territorios (art. 32), Registro (art. 33) e Idiomas (art. 34).

Por último, respecto a los Anexos del Convenio modificados por el Protocolo de 1988: el Anexo I, establece las Reglas para determinar las líneas de carga, el Anexo II, consagra las Zonas regiones y periodos estacionales, mientras que el Anexo III, refiere a los Certificados Internacionales de francobordo (1966) y de exención para francobordo.

En relación a la documentación considerada, se adjunta informe de la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores referido a la entrada en vigor de la Resolución MSC. 143 (77).

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión de Asuntos Internacionales, recomienda a la Cámara la aprobación del referido proyecto de ley.

- 3 -

Sala de la Comisión, 5 de octubre de 2022

JUAN MARTÍN RODRÍGUEZ
Miembro informante
LUIS GALLO CANTERA
NANCY NÚÑEZ SOLER
MARNE OSORIO LIMA
LUIS ALBERTO POSSE
DIEGO REYES
NICOLÁS VIERA DÍAZ

— — — — —

- 4 -

Poder Legislativo
Cámara de Representantes

FICHA DE ASUNTO DE COMISIÓN

NOTA

Asunto : 113276

- Comisión: ASUNTOS INTERNACIONALES
- Título: Informe de la Dirección de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores sobre el proyecto de ley "Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 y las Enmiendas 2003 y 2004 (C/1349/12 Rep. 780/12)
- Trámites:

Fecha Acta ______ Nota ______

Informática Parlamentaria
S.I.P.

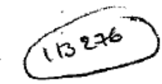
(1)

17/07/12.19:44

- 5 -







MEMORANDUM

A: Dirección de Relaciones Institucionales

De: Dirección de Tratados

Asunto: Mensaje y Proyecto de Ley por el cual se aprueba el Protocolo de 1988 y las enmiendas de 2003 y 2004 relativos al Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas

Fecha: Montevideo, 13 de junio de 2012

La Dirección de Tratados cumple en responder a la consulta efectuada por la Dirección de Relaciones Internacionales, referente a la siguiente situación: en el Mensaje de Ley de la referencia, que se encuentra a consideración del Poder Legislativo, se constató una diferencia en el texto del mismo.

En dicho Mensaje se expresa que la Enmienda de 2004, aprobada por Resolución MSC 172 (79) adoptada el 9 de diciembre de 2004, entró en vigor el día 1 de julio de 2006, cuando en realidad en el Anexo 5 que acompaña el Mensaje, se expresa que la fecha de entrada en vigor es el 2 de julio de 2006.

De acuerdo a la información que la Dirección de Tratados ha obtenido de la página web de la Organización Marítima Internacional – "Informe sobre el Estado Jurídico de los Convenios y Otros Instrumentos Multilaterales respecto de los cuales la Organización y su Secretario General es Depositario y ejerce otras funciones" - al 31 de mayo de 2012, la fecha que deberá ser tenida en cuenta como entrada en vigor de la Resolución MSC 172 (79) **es el 1º de julio de 2006.**

Se constató que el Anexo 5 que acompañó el Mensaje y Proyecto de Ley padece un error tipográfico en su redacción y debió también decir **1º de julio de 2006** y no 2 de julio de 2006.

Se solicita a la Dirección de Relaciones Institucionales elevar a conocimiento del Poder Legislativo la presente aclaración y sugerir la aprobación del Mensaje y Proyecto de Ley que al presente está a estudio del Parlamento.

(Firma ilegible)

Directora de Tratados

≠

COMISIÓN ESPECIAL DE TENENCIA RESPONSABLE Y BIENESTAR ANIMAL

REPARTIDO Nº 609
FEBRERO DE 2022

CARPETA Nº 2175 DE 2022

DAÑOS PROVOCADOS POR JAURÍAS DE PERROS A LA PRODUCCIÓN NACIONAL

Se establecen medidas para minimizarlos

———

- 1 -

PROYECTO DE LEY

——

Artículo 1º.- A efectos de evitar perjuicios hacia personas u otros animales, se establece la obligación a propietarios y tenedores de perros que no estén castrados y chipeados, de mantener a éstos en condiciones que impidan su salida del predio durante el período comprendido entre la puesta y la salida del sol.

Artículo 2º.- Dichas condiciones estarán sujetas a las normas de bienestar animal, establecidas por el Instituto de Bienestar Animal.

Artículo 3º.- Los propietarios de perros que habiten en zonas rurales que castren e identifiquen mediante chip sus animales a partir de la promulgación de la presente ley, estarán exentos del pago de la patente anual de perros, de los que presenten dicha condición.

Artículo 4º.- Se incorporará a la declaración jurada anual de semovientes, la declaración de tenencia de perros en donde se especificarán cantidades, sexo, edad y pelaje y si el animal se encuentra castrado y chipeado. Se incorporarán dos fotos de cada perro del establecimiento (una de frente y otra de perfil) las cuales podrán ser utilizadas para identificar a los animales que hayan causado daños.

Artículo 5º.- Los propietarios o tenedores de perros a los cuales se los identifique como causantes de daños a otros animales de producción estarán obligados a una indemnización equivalente a diez veces el valor del animal muerto o herido a causa de los daños infringidos.

El valor de referencia será el establecido por la última publicación de la Asociación de Consignatarios de ganado del mes donde se produjo el daño. Si los animales objetos de las mordeduras fueran de pedigre, su valor lo determinará el mercado en la comercialización de animales de similar condición.

Artículo 6º.- Todo perro que sea transportado en un vehículo deberá estar chipeado y contar con la cédula otorgada por el INBA correspondiente.

Artículo 7º.- El Ministerio del Interior quedará facultado para efectuar las inspecciones, solicitar la documentación correspondiente y determinar las sanciones por incumplimiento, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 125 del Código Rural.

Artículo 8º.- Serán de entera responsabilidad de las Intendencias Departamentales, el control de los perros que habiten en los vertederos municipales, así como los daños causados por los mismos.

Artículo 9º.- Los propietarios o tenedores de perros que incumplan con lo establecido en la presente ley serán pasibles de multas que irán de 5 (cinco) a 100 (cien) UR (unidades reajustables) por animal en infracción cuyo monto será administrado por el INBA y destinado al programa de fortalecimiento de albergues.

Montevideo, 7 de febrero de 2022

RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA
REPRESENTANTE POR TACUAREMBÓ
MARTÍN SODANO
REPRESENTANTE POR MONTEVIDEO

—————

- 2 -

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

— —

Análisis de riesgos de los ataques de jaurías

1. La gran mayoría de los ataques de perros como es sabido se producen en la noche.

2. Las jaurías son grupos que se forman sin una estructura social sólida, es decir, frecuentemente se van conformando por el deambular de perros desde unos establecimientos hacia otros, promovidos por el estímulo hormonal que provocan las perras en celo.

Al producirse el cese del estímulo hormonal provocado por la castración de machos y hembras, es esperable un beneficio no solo en la disminución poblacional de la especie a mediano plazo, sino que además constituye un desestímulo en la conformación de las jaurías y a la adopción de las conductas dañinas de las mismas.

3. Es prácticamente imposible en los hechos, dar captura a los perros que están causando el daño en la eventualidad que estos fueran descubiertos cometiendo el mismo, sin embargo y debido al desarrollo tecnológico y de las comunicaciones, es posible fotografiar y o filmar a los mismos.

4. Aún con la captura de los perros que causan el daño, el resarcimiento económico del damnificado es difícil, máxime cuando se niega la propiedad del perro por parte de su dueño.

5. En oportunidades las jaurías se conforman con perros que se pierden de grupos de cazadores o que caen de sus vehículos, por lo cual, extender la obligación del porte de la cédula para aquellos perros que son trasladados en vehículos (autos y motocicletas) tal como ocurre cuando son trasladados en ómnibus, sin duda contribuirá a mitigar la problemática.

6. Otro grave problema lo constituyen los vertederos de los poblados. En su mayoría sin una definición de límites como alambrados tejidos, los vertederos de los poblados constituyen guaridas de perros que habitan y se reproducen sin ningún tipo de control y son sitios ideales de conformación de jaurías dañinas.

7. La gran superpoblación de perros es un tema que afecta directamente al problema en cuestión y tardaremos muchos años en resolverlo por lo cual es necesario que el gobierno y la sociedad civil lo establezcan como tema prioritario.

8. La producción ovina, otrora de más de 28 millones de ovinos, se ha reducido a casi 6 millones. Sin lugar a duda el ataque de las jaurías a las majadas ha constituido un fuerte desestímulo para la ovino cultura.

El proyecto de ley en cuestión pretende ser un aporte a la solución del grave problema del ataque de perros a la ganadería uruguaya, especialmente al rubro ovino, el principal afectado.

Majadas mal deshechas, corderos huérfanos y mordidos, sistemas productivos destruidos, puestos de trabajo que se pierden y el desestímulo a la producción ovina son el común denominador de cada ataque que se ha producido y se produce en el medio rural.

- 3 -

Uruguay se ha posicionado como un país productor de alimentos, en donde las normas de bienestar animal, cada vez mas exigidas por la población mundial son parte del valor agregado de nuestra marca.

Considerar el bienestar animal y conceptos de una sola salud y contemplar las íntimas relaciones entre el animal y el hombre en donde claramente este último posee capacidades diferenciales, es imprescindible y necesario para abordar tan complejo problema.

Las propuestas de instalación de perreras y de grupos de personas que salgan a exterminar perros a mansalva es inadmisible en pleno siglo 21. Y mucho menos admisible es echarle la culpa a los perros por errores que son humanos.

Fotos y videos de majadas diezmadas por los ataques de perros nos recuerdan el grave problema que no solamente afecta desde el punto de vista económico a productores, sino que además tiene graves consecuencias sociales, que aún como sociedad no hemos podido resolver.

No menos importante es el impacto psicológico que provocan, especialmente en productores familiares que de la noche a la mañana quedan sin su capital.

El proyecto de ley en cuestión pretende colaborar en los cometidos que tiene el Instituto de Bienestar Animal (INBA) referidos a la problemática de los ataques de perros a las majadas.

De ninguna manera pretende ser una iniciativa contrapuesta con los cometidos del mismo, quien aborda aspectos de fondo sumamente importantes, en donde la educación en tenencia responsable es un aspecto primordial, sino ser un complemento a aquellos.

No desconoce que la educación sobre tenencia responsable, constituirá la base fundamental en la solución del problema sin embargo llevará tiempo, mientras tanto debemos actuar con una normativa clara y definida que contribuya en la solución definitiva.

Pretende construir un marco de contención con medidas a más corto plazo que pueden construir una base estructural para el cumplimiento de los objetivos del Instituto de Bienestar Animal (INBA).

En la construcción del presente proyecto de ley, se intenta determinar cuáles son los puntos críticos de la problemática y en base a ello, establecer medidas de control de riesgo que tengan un impacto real desde el momento de su promulgación.

La problemática tiene la dificultad de carecer estudios que serían de gran valor. Es una realidad que las denuncias realizadas por los productores suelen ser significativamente menores que los casos ocurridos, muchas veces producto de la falta de respuestas que han encontrado por parte de las autoridades vinculadas a la problemática.

Cantidad de perros implicados en el ataque, cantidad de ovejas muertas, cantidad de ovejas dañadas y geo referenciación del daño, son muchas de las interrogantes que abonan las dificultades de establecer generalizaciones.

Bajo esas premisas se intenta abordar el tema en base a la relación establecida con los productores dañados y basados en la comprensión de las relaciones entre los hombres entre sí, entre los animales implicados y entre ambos.

El proyecto de ley intenta generar herramientas legales que pueden generar posiciones encontradas entre diversos actores. Sin embargo, solo en el entendido de que

- 4 -

no implementar medidas significa la perpetuidad del problema, pretendemos una discusión acorde a la situación que viven día a día los productores rurales.

A falta de mucha información, es fundamental apelar a la evidencia empírica generada en el medio rural que es donde se manifiestan los problemas.

Se obvian algunos aspectos de la problemática por estar ya contemplados en el Código Rural o en los cometidos del Instituto de Bienestar Animal, por lo cual sería redundante incluirlos.

Montevideo, 7 de febrero de 2022

RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA
Representante por Tacuarembó
MARTÍN SODANO
Representante por Montevideo



COMISIÓN DE GANADERÍA,
AGRICULTURA Y PESCA

CARPETA Nº 2175 DE 2022

ANEXO I AL
REPARTIDO Nº 609
NOVIEMBRE DE 2022

DAÑOS PROVOCADOS POR JAURÍAS DE PERROS A LA PRODUCCIÓN NACIONAL

Se establecen medidas para minimizarlos

Informes

- 1 -

COMISIÓN DE GANADERÍA,
AGRICULTURA Y PESCA
——

INFORME EN MAYORÍA
——

Señores Representantes:

El proyecto busca disipar de manera eficaz un problema que el ámbito rural sufre hace varios años, así que no estamos frente a algo nuevo, es un problema que golpea de lleno y directo al productor rural especialmente al que se dedica al rubro ovino, pero que debemos entender al final del día afecta a la sociedad toda en su conjunto, en razón de recursos y tiempo.

Según un estudio de la Facultad de Veterinaria el productor no solo sufre la pérdida de los animales sino que también el desánimo, las ganas de dejar la producción, el tiempo que se pierde en curar esos animales, de ir al pueblo a buscar medicamentos y volver. Todo ese tiempo es productivo; es tiempo que el productor perdió para atender esta problemática.

En el rubro ovino es muy común que las lanas uruguayas se comercialicen al exterior por su buena calidad, ahora imaginen quince o veinte ovejas de lanas trabajadas por generaciones, que se pierden por un ataque de jaurías de perros. Las denuncias de ataques de perros son miles y el Instituto no las puede manejar eficazmente a todas, cosa que termina en ataques no denunciados y con productores desanimados y buscando abandonar el rubro, por eso es tan difícil saber exactamente a cuantos ataques y perdidas nos enfrentamos.

Los perros y las jaurías vienen de variados lugares, desde el establecimiento de al lado a perros de caza que se perdieron del grupo humano que los acompañaba, hasta de un vertedero cercano y muchos lugares más.

Por esto es importante la colaboración y la exigencia de actividad que este proyecto da al Instituto Nacional de Bienestar Animal porque la causa de los ataques de jaurías de perros es multifactorial y viene de todos lados y ocurre en todos los departamentos del país.

Como primera medida se establece la obligación a propietarios y tenedores de perros que habiten en zonas rurales a que los mantengan en los predios evitando su escape desde la puesta a la salida del sol.

Por otro lado se incorpora a la declaración de semovientes que se realiza anualmente una declaración jurada de tenencia de perros en el establecimiento; la misma permitirá saber la cantidad de perros con la que el establecimiento cuenta.

Se establecen sanciones y multas para aquellos propietarios o tenedores de perros a los cuales se los identifique como responsables del animal que causo daño y estarán obligados al pago de una indemnización que le duela al tenedor o propietario irresponsable.

En cuanto al control de documentación se faculta al Ministerio del Interior a realizar las mismas.

Uno de los problemas que enfrenta el INBA es la falta de financiación y recursos para la creación de albergues, ya que son insuficientes los que

- 2 -

existen al día de hoy, esta ley establece que lo recabado por multas será destinado al fortalecimiento de dichos albergues.

Por lo expuesto aconsejamos al plenario, la aprobación del presente proyecto de ley.

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA
Miembro Informante
UBALDO AITA
PAULO BECK
NELSON LARZÁBAL NEVES
JUAN MORENO

—————

- 3 -

PROYECTO DE LEY

— —

Artículo 1º.- A efectos de minimizar los daños provocados a otros animales, se establece la obligación a propietarios y tenedores de perros que habiten en centros poblados menores a 5000 (cinco mil) habitantes, zonas suburbanas y rurales a mantenerlos en condiciones que impidan su salida del predio, durante el tiempo comprendido desde la puesta a la salida del sol.

Artículo 2º.- Se incorporará a la declaración jurada anual de semovientes el número de inscripción en el RENAC (Registro Nacional de Animales de Compañía) de cada uno de los perros de propiedad o tenencia.

Artículo 3º.- Los propietarios o tenedores de perros a los cuales se los identifique como causantes de daños a otros animales de producción, estarán obligados al pago de una indemnización equivalente al doble del valor del animal muerto o herido como consecuencia del ataque infligido, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 125 del Código Rural. El valor de referencia será el establecido por la última publicación emitida por la Asociación de Consignatarios de Ganado previa al día de ocurrido el ataque. En el caso de que el daño haya sido ocasionado a animales de pedigree, será el Instituto de Bienestar Animal y la Asociación Rural del Uruguay mediante acuerdo de partes, quienes determinen el valor a indemnizar. Cuando no se pudiera identificar a los perros agresores, la indemnización será a cargo del estado uruguayo a través de los mecanismos que instrumente la reglamentación de la ley y el monto corresponderá al equivalente de los animales muertos o heridos cuyos valores serán los publicados por la Asociación de Consignatarios de Ganados.

Artículo 4º.- Los perros capturados a los cuales se les haya comprobado la causalidad de los daños, quedarán a disposición del Instituto de Bienestar Animal (INBA) quien dispondrá del destino de los mismos.

Artículo 5º.- Todo perro que sea trasladado en un vehículo deberá viajar con la correspondiente cédula emitida por el INBA, y en condiciones de seguridad que impidan su fuga.

Artículo 6º.- Los propietarios o tenedores de perros que incumplan lo establecido en los artículos 1º y 5º de la presente ley serán pasibles de apercibimiento o multas cuyos montos oscilan entre 5 (cinco) y 100 (cien) UR (Unidades Reajustables) por animal en infracción, según corresponda por la gravedad del caso.

Artículo 7º.- El Ministerio del Interior quedará facultado para realizar las inspecciones y solicitar la documentación correspondiente.

Artículo 8º.- Lo recaudado por concepto de multas será volcado al programa de Sistema Nacional de Albergues del INBA.

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA
Miembro Informante
UBALDO AITA
PAULO BECK

- 4 -

NELSON LARZÁBAL NEVES
JUAN MORENO

———————

- 5 -

COMISIÓN DE GANADERÍA,
AGRICULTURA Y PESCA
——

INFORME EN MINORÍA
——

Señores Representantes:

Daños provocados por jaurías de perros a la producción Nacional.

Estando de acuerdo con el espíritu por la situación generada por jaurías de perros en ataques a ovinos en predios rurales, también entendiendo que el INBA viene trabajando en este tema, es que entendemos que este proyecto está comprendido dentro de las competencias del mismo. Por ese motivo hemos votado negativo.

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

RUBÉN BACIGALUPE
Miembro Informante

—————

- 6 -

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

— —

Artículo único.- Recházase el proyecto de ley caratulado "DAÑOS PROVOCADOS POR JAURÍAS DE PERROS A LA PRODUCCIÓN NACIONAL. Se establecen medidas para minimizarlos". C/2175/2022".

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

RUBÉN BACIGALUPE
Miembro Informante



COMISIÓN DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

REPARTIDO Nº 629
MAYO DE 2022

CARPETA Nº 2372 DE 2022

FAENA DE ANIMALES DE GRANJA

Se regula la habilitación para productores familiares

———

- 1 -

PROYECTO DE LEY

——

Artículo 1º.- Habilítase la faena de animales de producción (cerdos, corderos, aves, conejos u otros animales de granja que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca entienda pertinente habilitar) a aquellos productores que se encuentren inscriptos en el Registro de Productor Familiar de la Unidad Ejecutora 007 Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP).

Artículo 2º.- Solo podrán ser faenados en esta modalidad los animales declarados aptos para el consumo humano por la Unidad Ejecutora 005 Dirección General de Servicios Ganaderos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Artículo 3º.- Las cantidades y/o cuotas habilitadas de faena deberán ser autorizadas por la Unidad Ejecutora 006 Dirección General de la Granja del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y bajo ningún concepto el productor podrá faenar luego de las 72 horas de expedida la autorización.

Artículo 4º.- El Productor Familiar deberá contar con la Declaración Jurada de DICOSE vigente, así como también, respetar las disposiciones de la Ley Nº 18.471, de 27 de marzo de 2009 referida al "Bienestar Animal" a los efectos de ser habilitado para la realización de la faena de los animales bajo este mecanismo.

Artículo 5º.- El Productor Familiar, en el momento de la comercialización de los animales faenados, deberá emitir una constancia al comprador para garantizar el origen de los animales, la cual será definida por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca en la reglamentación de la presente ley.

Artículo 6º.- El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca a través de la reglamentación de la presente ley, definirá los requisitos mínimos de inocuidad necesarios a cumplir en la faena de los animales.

Montevideo, 8 de abril de 2022

JUAN MORENO
REPRESENTANTE POR PAYSANDÚ

—————

- 2 -

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

— —

El sector productivo es un eslabón fundamental en la economía del país y adquiere gran importancia como actividad, principalmente en el interior del país. Desde los pequeños a grandes productores y así como sus familias, realizan diversas actividades que requieren de sacrifico y compromiso diario.

Si bien existen diversos integrantes en esta cadena y no todos afrontan las mismas problemáticas de igual manera, su continua dedicación y compromiso por igual, permite el correcto funcionamiento y la estabilidad necesaria para contribuir con la economía, así como también en aspectos importantes de la sociedad.

Los pequeños productores como se mencionaba anteriormente también cumplen un rol importante y fundamental en esta cadena; sus actividades generan un impacto positivo e inmediato en la colectividad social a la que pertenecen y contribuyen en la identidad de los pueblos rurales. En contraposición, desde hace mucho tiempo existe una problemática que se vincula a las limitaciones de comercialización de los animales que producen y que por escala productiva afrontan dificultades en los costos.

Es por estos motivos que en esta oportunidad y considerando las necesidades planteadas oportunamente por la Mesa de Desarrollo Rural de Paysandú y con alcance nacional de todas las Mesas de Desarrollo Rural de todo el país, este proyecto de ley se enfoca en solucionar estas dificultades proporcionando y facilitando el acceso a la comercialización de la faena de los animales de granja aumentando directamente la rentabilidad en las escalas productivas familiares del país.

Montevideo, 8 de abril de 2022

JUAN MORENO
REPRESENTANTE POR PAYSANDÚ



COMISIÓN DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

CARPETA Nº 2372 DE 2022

ANEXO I AL
REPARTIDO Nº 629
NOVIEMBRE DE 2022

FAENA DE ANIMALES DE GRANJA

Se regula la habilitación para productores familiares

Informes

- 1 -

COMISIÓN DE GANADERÍA,
AGRICULTURA Y PESCA
— —

INFORME EN MAYORÍA
— —

Señores Representantes:

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca aconseja al Cuerpo votar afirmativamente el siguiente proyecto de ley caratulado "FAENA DE ANIMALES DE GRANJA. Se regula la habilitación para productores familiares". C/2372/2022.

Este proyecto es resultante de una realidad que tenemos en todo el territorio nacional.

El sector productivo en nuestro país es parte fundamental y el universo de productores familiares conforma un importante porcentaje al ser un eslabón vital en la cadena productiva.

El mismo, es también respuesta a una mejoría de control y combatimiento del abigeato; flagelo y factor de la desaparición de muchísimos productores que tenían como medio de vida la micro producción. Es por estos motivos que estamos dando respuesta a un tema y una problemática muy importante para ese segmento de productores.

Cabe agregar que los pequeños productores también cumplen un rol importante, sus actividades son generadoras de un impacto positivo y directo en la economía de los diferentes centros poblados que arraigan a las familias rurales.

Si bien existen diversos integrantes en esta cadena, y no todos afrontan las mismas problemáticas de igual manera, su permanente dedicación y compromiso por igual, permiten el correcto funcionamiento y la estabilidad necesaria para contribuir con la economía.

Es por estos motivos que estamos seguros y convencidos que el proyecto referente a la faena de animales de granja, es un proyecto con mucha justicia social, con el valor agregado que contribuye a revertir la situación de la familia rural que tiene que emigrar a la ciudad por las pérdidas ocasionadas por esta realidad.

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

JUAN MORENO
MIEMBRO INFORMANTE
UBALDO AITA
PAULO BECK
NELSON LARZÁBAL NEVES
RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA

— — — — —

- 2 -

PROYECTO DE LEY

— —

Artículo 1º.- Habilítase la faena artesanal predial y posterior traslado de sus productos, de los animales nacidos y criados en el predio, como ser: cerdos, ovinos, aves y conejos, a aquellos productores familiares que se encuentren registrados en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Facúltase a dicho Ministerio a autorizar la faena de otras especies que se entienda pertinente habilitar.

Artículo 2º.- Los productores familiares deberán encontrarse inscriptos en el Registro de Productor Familiar de la Dirección General de Desarrollo Rural.

Artículo 3º.- Las cantidades y/o cuotas habilitadas de faena para cada predio serán autorizadas por la Unidad Ejecutora 007 de la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, conforme a la última declaración jurada.

Artículo 4º.- El productor familiar habilitado deberá contar con el registro ante DICOSE y deberá dar cumplimiento a las disposiciones de la Ley N° 18.471, de 27 de marzo de 2009, referida al "Bienestar Animal" a los efectos de ser habilitado para la realización de la faena de los animales, teniendo en cuenta esta modalidad.

Artículo 5º.- El traslado de los animales faenados, deberá estar acompañado de la correspondiente constancia, que justifique el origen de los animales, en la forma y condiciones que establezca la reglamentación de la ley.

Artículo 6º.- El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca procederá a reglamentar la presente ley en un plazo de 30 días a partir de su promulgación, y definirá los requisitos de inocuidad necesarios.

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

JUAN MORENO
MIEMBRO INFORMANTE
UBALDO AITA
PAULO BECK
NELSON LARZÁBAL NEVES
RAFAEL MENÉNDEZ CABRERA

— — — — —

- 3 -

COMISIÓN DE GANADERÍA,
AGRICULTURA Y PESCA

——

INFORME EN MINORÍA

——

Señores Representantes:

Faena de Animales de Granja

Estando de acuerdo con el espíritu y el fin de este proyecto de ley, pero entendiendo que se dejan librados algunos aspectos del punto de vista sanitario y de inocuidad, es que hemos votado negativo.

Otras consideraciones las realizaremos en Sala.

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

RUBÉN BACIGALUPE
Miembro Informante

—————

- 4 -

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

— —

Artículo único.- Recházase el proyecto de ley caratulado "FAENA DE ANIMALES DE GRANJA. Se regula la habilitación para productores familiares". C/2372/2022".

Sala de la Comisión, 8 de noviembre de 2022

RUBÉN BACIGALUPE
Miembro Informante

